

Univerzita Palackého Olomouc

*Filozofická fakulta*

Katedra dějin umění

*Obor: Dějiny výtvarných umění*

**Typologie středoevropského urbanismu  
let 1780–1914 a stavební vývoj Prahy**

Bakalářská diplomová práce

Hana Šimůnková

Vedoucí práce: Doc. PhDr. Pavel Šopák, Ph.D.

Olomouc 2015

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, s užitím uvedených pramenů, zdrojů a literatury a jsem autorem všech fotografií, pokud není uvedeno jinak.

V Olomouci dne 24. 6. 2015

.....

Hana Šimůnková

Rozsah práce: 177 644 znaků

Mé poděkování patří všem, kteří se nemalou měrou podíleli na vzniku této práce, především panu doc. PhDr. Pavlu Šopákovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a podnětné připomínky. Děkuji rovněž paní PhDr. Haně Svatošové a paní Mgr. Veronice Knotkové z archivu hlavního města Prahy za pomoc při řešení problematiky pražské asanace. Dále děkuji za spolupráci paní PhDr. Mileně Bělicové z archivu Národního muzea v Praze, mému bratrovi Martinovi za odborné rady v oboru urbanismu a mojí rodině za neutuchající psychickou podporu.

## Obsah

Úvod.....	5
1. Dosavadní poznání problematiky urbanistického vývoje evropských měst a Prahy v období 1780–1914.....	7
2. Praha jako urbanistické téma.....	22
2.1 Politicko-správní vývoj a proměny intravilánu .....	22
2.2 Asanace Prahy a její dopady na podobu města .....	34
3. Urbanistická typologie .....	40
3.1. Zastavovací soustavy.....	40
3.2 Aplikace principu funkčního zónování na historické město .....	47
4. Veřejné prostory a jejich kategorizace .....	52
4.1 Náměstí.....	52
4.1.1 Typ náměstí s pomníkem .....	54
4.1.2 Náměstí stará a nová – typ carrousel.....	58
4.1.3 Rozptylový prostor u veřejných budov a jeho podoba a tvar .....	62
4.2 Okružní třída .....	69
4.3 Nádražní třída.....	72
5. Závěr.....	77
6. Literatura abecedně .....	79
7. Internetové odkazy .....	82
8. Elektronické zdroje.....	83
9. Prameny.....	83
10. Summary .....	85
11. Seznam vyobrazení.....	87
12. Obrazová příloha .....	93
13. Anotace.....	116

## Úvod

V předložené bakalářské práci je shrnut stavební vývoj královského hlavního města Prahy, který probíhal od roku 1780 do roku 1914. V tomto časovém úseku zaznamenalo město tehdejší habsburské monarchie jednu z největších proměn ve své historii, a to nejen ve změně půdorysu, rozšíření předměstí a odstranění hradeb, ale rovněž ve správním zřízení, které dalo vzniknout dnešní Velké Praze. Proměna z pevnostního města, kterým Praha v rámci monarchie byla, v hlavní město nového Československého státu probíhala až v druhé polovině devatenáctého století a to poměrně bouřlivě. Z dílčích stavebních úprav a vzniku nových budov byly vybrány některé konkrétní příklady, které měly vliv na pozdější formování městského intravilánu. Nové teorie a názory na stavbu měst daly vzniknout čilým diskuzím a podnětným spisům a polemikám téměř ve všech hlavních městech tehdejší Evropy. Málokteré z nich se však uskutečnily v praxi. V bakalářské práci je zevrubněji popsána a zhodnocena stavební proměna některých středoevropských měst, jejichž urbanistická koncepce měla vliv na podobu hlavních měst okolních států a dala základ vzniku odborné literatury o stavbě měst. Pro Prahu byla evropská města vzorem a snaha přiblížit se jim se odrazila v asanaci, která probíhala na konci devatenáctého a počátku dvacátého století. Proměnou městských čtvrtí, uskutečněním regulačních plánů a stavbou nových reprezentativních budov se Praha stala moderním velkoměstem, téměř nezávislým na rakouské monarchii.

Hlavním tématem bakalářské práce je pojednání o urbanistické typologii, vyložené na příkladech konkrétních pražských městských čtvrtí, jež se počaly v devatenáctém století vlivem průmyslového rozvoje rozrůstat. Je rozděleno do dvou samostatných kapitol - Zastavovací soustavy a Aplikace principu funkčního zónování na historické město. Moderní urbanistická terminologie zde byla použita k popsání podoby příměstských čtvrtí nejen v Praze, ale i v dalších evropských městech, jejichž stavební vývoj probíhal velmi podobně. V rámci stavebního vývoje Prahy se v obou zmíněných kapitolách věnuje historii vzniku městských čtvrtí větší pozornost.

Samostatnou kapitolu ve vývoji města hrály veřejné prostory - různé typy náměstí, rozptylové prostory, třídy a promenády. Náplní druhé poloviny této bakalářské práce je popsat typy prostor a porovnat je s nejvýznamnějšími příklady ze středoevropských hlavních měst, kterými jsou Vídeň, Drážďany, Berlín a Krakov. Kapitola Veřejné

prostory a jejich kategorizace je rozdělena do tří podkapitol, jež se věnují náměstím, okružní třídě a nádražní třídě. Náměstí jako jedna z nejvýznamnějších veřejných prostranství, která utvářejí městské jádro a určují charakter okolní zástavby jsou rozdělena do dvou typů - obdélná nebo čtvercová náměstí s pomníkem a kruhová náměstí typu carrousel. Na vhodných pražských příkladech a na podkladě teorie urbanisty Camilla Sitteho o ideálním rozvržení náměstí, umístění pomníku a dominantní budovy, jsou popsána a porovnána některá významná náměstí měst střední Evropy. Zhodnocení typů rozptylových prostorů probíhá ve vztahu k významným veřejným budovám, jež vznikaly v Praze na sklonku devatenáctého století a na počátku století dvacátého. Historie jejich výstavby tak volně doplňuje téma stavebního vývoje Prahy. Okružní a nádražní třída, které se v Praze nevyskytují, jsou popsány na příkladech dvou českých měst, a to Brna a Českých Budějovic. Největší důraz z hlediska zhodnocení podoby okružní třídy je však kladen na popis vídeňské Ringstrasse, kde tato urbanistická koncepce vznikla. Téma nádražní třídy se pojí se shrnutím stavebního vývoje pražských nádraží, která hrála důležitou roli v proměně města.

Práce je doplněna o obsáhlou obrazovou přílohu zahrnující nejen mapy a plány jednotlivých pražských čtvrtí a letecké snímky měst, ale také obrazy a fotografie jednotlivých staveb a objektů. Nejsou pojednány formou katalogu, ale řazeny volně podle odkazů v hranatých závorkách, umístěných v textu.

Cílem práce je uceleně shrnout stavební vývoj Prahy v průběhu devatenáctého století a porovnat jej s vývojem okolních evropských hlavních měst. Dále se tato práce věnuje popsání typů urbanistických koncepcí a jejich charakteristice. Zvláštní zřetel je brán na pražskou asanaci, která byla nejradikálnějším zásahem do podoby města.

# 1. Dosavadní poznání problematiky urbanistického vývoje evropských měst a Prahy v období 1780–1914

Urbanismus je vědecký a umělecký obor, který se zabývá technicko-účelovým uspořádáním a společensko-kulturním posláním města. Plánování a stavba měst je tvůrčí proces, do něhož jsou zapojeni architekti, technici mnoha oborů, vědci a ekonomové. Jde o komplexní práci, která rozhoduje o životní úrovni a kulturní vyspělosti.<sup>1</sup> Pojem urbanismus vznikl koncem 19. století z latinského základu *urban* (městský) a zahrnuje společenské, výtvarné, provizorní, technické a ekonomické aspekty.<sup>2</sup> Mohli bychom jej definovat jako metodu a postup sloužící k formování města. Zrodil se z oboru architektury, jejíž byl součástí a stává se relativně samostatnou činností. Stavba měst připravuje podmínky pro výstavbu nejkonzentrovanějšího osídlovacího útvaru, jehož prostorové uspořádání a územní vztahy jsou velice komplikované.<sup>3</sup> Teorie urbanismu je východiskem k územnímu plánování, jež koordinuje výstavbu a provádí územní řízení. Budování sídel je v podstatě uměleckou činností, která využívá různých prostředků. Jsou jimi architektura, organizace a stavebně-technické prostředky.<sup>4</sup>

Od urbanismu odvozený pojem urbanizace není snadné definovat. Pokusil se o to sociolog Jiří Musil v knize *Zrod velkoměsta*,<sup>5</sup> kde nastínil několik aspektů, podle nichž se definice postupem času formulovala. Uvádí, že se jedná o pojem poměrně nový, který se v zahraniční literatuře objevil až ve 30. letech 20. století a do té doby nebyl znám. Do poloviny 18. století nemůžeme růst měst považovat za urbanizaci. Názory na to, jak vymezit pojem urbanizace se postupem času měnily. Zabývali se jimi sociologové, demografové, ekonomové, geografové a další odborníci, kteří se snažili definovat pojem v širším aspektu. Nezávisle na sobě pak došli k definici, že jde o mnohostranný proces, který je nutno zkoumat z více hledisek a že důležitějším, než koncentrace obyvatelstva, je koncentrace činností do měst. Dnes bychom obecně mohli urbanizaci nazvat systémovou změnou prostorové organizace společnosti,

---

<sup>1</sup> Jan Krásný, *Základy urbanismu*, Praha 1962, s. 3.

<sup>2</sup> Jiří Hruža, *Slovník soudobého urbanismu*, Praha 1977, s. 266.

<sup>3</sup> Krásný (pozn. 1), s. 3.

<sup>4</sup> Vladimíra Šilhánková – Jan Koutný – Markéta Čablová, *Urbanismus a územní plánování*, Pardubice 2002, s. 5.

<sup>5</sup> Pavla Horská – Eduard Maur – Jiří Musil, *Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa*, Praha-Litomyšl 2002, s. 8.



probíhající v různých částech světa vždy v konkrétním historickém období.<sup>6</sup> Urbanismus jako teoretická disciplína zkoumá procesy urbanizace, využití sídelního prostoru a utváření urbánního prostředí. Tímto pojmem se charakterizuje hmotné prostředí sídelního prostoru, přizpůsobené společenským potřebám.<sup>7</sup> Urbanizace je úzce spjatá převážně s industrializací, která je její hnací silou, ale také s ekonomikou a vědecko-technickým rozvojem. Provází jí sociální změny, vzniklé přechodem k moderní společnosti.<sup>8</sup>

Jak uvádí Vladimír Matoušek ve své publikaci *Komposice a organisace města*,<sup>9</sup> projekt města je mnohotvárný úkol. Zabývá se stavbami, dopravou, zelení, jejich vztahy, propojením jednotlivých městských celků, technickým opatřením, a dalšími složkami, jež dohromady vytváří organický celek. Daný charakter řešeného města, například je-li město průmyslové, lázeňské atd., nese určité typické znaky, jako siluetu, půdorysné zastavění, apod., dané historickým vývojem. Například město Praha je charakteristické svým položením na členitém terénu a zároveň v ohybu řeky. Toto umístění dává městu předpoklady k uskutečnění jen některých z velkých evropských urbanistických projektů 19. století.

Spisy o teorii uspořádání města, jež předkládali architekti a historikové, existovaly již od nepaměti. V renesanci se při budování měst kladl důraz více na užitečnost, než na estetiku, a to například ve vztahu k městským hradbám, jak uvádí Girolamo Castriotto ve svém traktátu *Della Fortificatione delle Citta* nebo ve vztahu k mořskému pobřeží či řece, což popisuje ve svých denících Leonardo Da Vinci.<sup>10</sup> Snaha uspořádat město do dokonalého tvaru, aby tak vzniklo tzv. „Ideální město“ s důrazem na estetické cítění se objevila v baroku. Zde nešlo o užitečnost té či oné městské části, náměstí, parcely atd., ale o ornament, symetrii nebo symboliku, kterou daná část představuje. To se změnilo pod vlivem nových technických požadavků, které vyvstaly v devatenáctém století a zapříčinily to, že se lidé začali více zajímat o uspořádání města.

V první polovině devatenáctého století se začínají objevovat nové pojmy týkající se městského plánování. Historik architektury a poradce při přestavbě Paříže Antoine Chrisostome Quatremre de Quincy (1755–1830) sepsal slovník, kde zaznamenal nejen

---

<sup>6</sup> Ibidem, s. 11-12, 14.

<sup>7</sup> Šilhánková, *Urbanismus a územní plánování* (pozn. 4), s. 5.

<sup>8</sup> Ibidem, s. 6.

<sup>9</sup> Vladimír Matoušek, *Komposice a organisace města*, Brno 1953, s. 3.

<sup>10</sup> Jiří Hruza, *Teorie města*, Praha 1965, s. 25.

růst předměstí, tedy první urbanizační procesy, ale zmínil také nové technické problémy průmyslového města, které se do té doby nevyskytovaly. Až v roce 1858 vydal vídeňský teoretik a historik architektury Rudolf Eitelberger von Edelberg (1819-1985) publikaci s názvem *O založeních měst a městských stavbách*, v níž poprvé použil pojem „stavba měst“ jako označení odborné činnosti.<sup>11</sup>

Velkou změnou, která zapříčinila mohutný rozvoj a růst měst v devatenáctém století byla průmyslová revoluce, jež nastala v Anglii na sklonku 18. století a dosáhla na evropský kontinent až o 30 - 50 let později.<sup>12</sup> Také uvolněné politické klima té doby umožnilo stavební aktivity, které počaly formovat novou moderní strukturu měst.<sup>13</sup> Zvyšující se hustota obyvatel poukázala na městské nedostatky, jež bylo třeba odstranit. Kritické Osvícenství s sebou přineslo řadu idejí týkající se rekonstrukcí měst přičemž jako první se uplatnily především v Paříži, Anglii a v severských městech.<sup>14</sup> V průběhu 19. století pak vyvstalo množství otázek týkajících se nového uspořádání měst v Evropě, která svým založením již neodpovídala tehdejším měnícím se potřebám obyvatel a nevyhovovala z hlediska zdravotního a sociálního aspektu.

V druhé polovině 19. století začaly vznikat první regulační plány. To byl případ například Berlína, kde se v roce 1874 v důsledku enormního růstu předměstí řešila otázka „Rozšiřování měst“, což se v té době stalo jedním z aktuálních témat urbanistické problematiky devatenáctého století a postupně se dotklo téměř všech evropských měst. Úvodní referát k této otázce předložil stavební inženýr Reinhard Baumeister (1833–1917). Jeho ideje se staly populárními a následná kniha *Rozšiřování měst z technického, stavebně-policejního a hospodářského hlediska*, vydaná v roce 1876, se stala pomůckou pro plánování nejen německých, ale i dalších měst.<sup>15</sup>

Téměř každé větší město se potýkalo s přelidněním. Vlivem hospodářského rozvoje přibývalo pracovních příležitostí, a tak se početné rodiny stěhovaly do měst za vidinou vyšší životní úrovně. Tento příliv velkého množství obyvatel přinesl do urbanistické problematiky další otázku. Jak již ve stávající nevyhovující zástavbě uvolnit prostor pro stavbu nových větších a komfortnějších domů a jak uplatnit nové technické požadavky, které s sebou přinášel pokrok a rozkvět? Zejména městské hradby přítomné snad

---

<sup>11</sup> Jiří Hrůza – Josef Zajíc, *Základy urbanismu II*, Praha 1996, s. 238-239.

<sup>12</sup> Thomas Hall, *Planning Europe's capital cities: aspects of Nineteenth Century Urban Development*, London 2010, s. 44-45.

<sup>13</sup> Šilhánková, *Urbanismus a územní plánování* (pozn. 4), s. 25-27.

<sup>14</sup> Hall (pozn. 12), s. 44-45.

<sup>15</sup> Hrůza – Zajíc, *Základy urbanismu II* (pozn. 11), s. 242.

v každém evropském městě a na počátku devatenáctého století již nepotřebné, se staly překážkou v tomto procesu. Předchozí urbanistické teorie se opíraly o fakt existence hradeb, jejichž obranná funkce musela být bezchybná. Ale nyní se objevila otázka, jak čistě odstranit stará opevnění a zbavit se jejich negativního efektu.<sup>16</sup> Ten spočíval v tom, že svíraly město a zabraňovaly rozšiřování zástavby do okolí, proto se jejich bourání v průběhu devatenáctého století stalo nevyhnutelným. Projekt na rozšíření města po zbourání městských hradeb vypsal v roce 1859 Barcelona a ač vyhrál symetrický plán architekta Antonia Roviry y Trias (1816–1889), nakonec se ujal progresivní plán dopravního inženýra Ildefonsa Cerdà y Sunyer (1816–1876), jímž vstoupil do dějin světového urbanismu. Jeho teorie, uveřejněné ve dvou svazcích, z nichž se bohužel dochoval jen jeden s názvem *Generální teorie urbanismu*, jsou platné dodnes.<sup>17</sup> Cerdàův projekt spočíval v tom, že na základě pravidelného šachovnicového půdorysu rozšíří barcelonskou čtvrť *Eixample*, nacházející se v prostoru mezi starým městem a okolními obcemi, které se pak posléze staly součástí velkoměsta.<sup>18</sup> [1] K urbanistickému plánování přistupoval racionalisticky a konceptualisticky. Vyvinul teorii o vědecké a moderní organizaci městské struktury a do svého návrhu zahrnul nové technologie, jako například pouliční elektrická svítidla a telegrafní dráty, ale také kanalizaci, či moderní železniční síť. Na základě matematických výpočtů přesně stanovil, v jakém rozmezí se mají jednotlivé domy stavět a kolik metrů čtverečních zastavěné plochy připadá na jednoho obyvatele, aby byl dodržen princip „optimal hygienic density.”<sup>19</sup> Cerdà nejen, že svým moderním urbanistickým plánem vstoupil do historie, ale stal se také jednou z největších osobností v teorii urbanismu. Jako první totiž zformuloval svou definici a vytvořil moderní teoretický spis, a to i přesto, že ve Španělsku neprobíhaly urbanizační procesy tak zřetelně.<sup>20</sup>

Můžeme říci, že v protikladu k Cerdàově racionalistické a přísně vědecké teorii, stála urbanistická koncepce rakouského architekta a urbanisty Camilla Sitteho (1843–1903), jedné z největších osobností evropského, ale i světového urbanismu 19. stol. Svě teorie o ideální stavbě města vyslovil v knize *Der Städtebau nach seinen künstlerischen*

---

<sup>16</sup> Hall (pozn. 12), s. 45.

<sup>17</sup> Hrůza – Zajíc, *Základy urbanismu II* (pozn. 11), s. 240-241.

<sup>18</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/Eixample>, vyhledáno 15. 3. 2015.

<sup>19</sup> Montserrat Pallares-Barbara – Anna Badia – Jordi Duch, Cerdà and Barcelona: The need for a new city and service provision, *Urbani izziv XX*, no. 2, 2011, s. 122-136.

<sup>20</sup> Hrůza – Zajíc, *Základy urbanismu II* (pozn. 11), s. 241-242.

*Grundsätzen* (1889), přeloženou Janem Podlipným jako *Stavba měst podle uměleckých zásad*<sup>21</sup> a založil je na vztahu k tradici, na odkazu ke starým náhodně, avšak smysluplně a esteticky uspořádaným městským systémům (převážně z období gotiky) a na kritice k soudobým moderním principům, jaké se uplatňovaly například na nově budované *Ringstrasse* ve Vídni. Jako vzory pro ideální stavbu měst uvedl některé německé a italské příklady, ale i řadu měst českých, kterým věnoval také několik svých projektů. Například regulační plán města Olomouce byl jakousi malou kopií vídeňské okružní třídy *Ringstrasse*, avšak s estetickými pravidly, jež doporučoval pro Vídeň. Český historik umění Pavel Zatloukal věnoval Sittemu článek s názvem *Práce Camilla Sitteho v Olomouci ve Výroční zprávě okresního archivu v Olomouci za rok 1979*.<sup>22</sup> Kromě Olomouce působil Camillo Sitte také v Brně, Ostravě, Teplicích a dalších městech. Jako konzultant a projektant byl velmi oblíbený a žádaný. Stal se obhájcem středověkých městských systémů a zasazoval se také o záchranu památek. Byl tedy prvním urbanistou–památkářem. Své teoretické principy publikoval v jím založeném časopise *Der Städtebau*, kolem něhož se utvořil okruh následovníků. Camillo Sitte posunul vývoj urbanismu dopředu a z historie čerpal pouze to, co je živoucí a co hodlal zachovat budoucnosti. Jeho projekty ve slohu pozdního historismu korespondovaly se vzrůstajícím nacionalismem, který kladl důraz na individualitu a jedinečnost místa.<sup>23</sup>

Sitteho kniha byla přeložena do několika jazyků včetně češtiny. K českému překladu, vydanému v roce 2012, napsal předmluvu Jiří Hrůza (1925–2012) a věnoval ji nedávnému dvojitému autorově výročí. Za zmínku stojí například španělský překlad Emilia Canosy z roku 1929 s názvem *Construcción de ciudades según principios artísticos* nebo anglický překlad *The art of building cities: city building according to its artistic fundamentals* Charlese T. Stewarta z roku 1945. Do francouzštiny byla publikace přeložena v Paříži až v roce 1980 D. Vincentem L'Equerrem s názvem *L'art de bâtir des villes: l'urbanisme selon ses fondements artistiques* a následně roku 1996 Danielem Wiczorem, jež věnoval Sittemu také svoji doktorskou disertační práci s názvem *Camillo Sitte et le débuts de l'urbanisme moderne* (1981), obhajovanou v Bruselu a téhož roku vydanou knižně. Rovněž významná americká historička umění George R. Collins (1917-1993) se věnovala odkazu Camilla Sitteho a napsala

---

<sup>21</sup> Camillo Sitte, *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Brno 2012, 111 s.

<sup>22</sup> Pavel Zatloukal, *Práce Camilla Sitteho v Olomouci*, in: *Výroční zpráva okresního archivu v Olomouci za rok 1979*, Olomouc 1980, s. 28-39.

<sup>23</sup> *Ibidem*, s. 30.

a následně vydala v New Yorku v roce 1989 knihu s názvem *The birth of modern city planning*, kde použila jeho originální mapy kresby a teorie a obohatila text o vývoj urbanistické teorie a konceptualismus.

Na Sitteho navazovala svými pracemi řada významných urbanistů a architektů. Britský urbanista Raymond Unwin (1863–1940), autor londýnských studií a knihy *Town planning in practice*<sup>24</sup> byl ve svých názorech Sittemu také velmi blízký. Knihu rozdělil na několik kapitol po vzoru Camilla Sitteho, kde se zaměřil na jednotlivé městské části a jejich plánování. Z německých urbanistů na Sitteho navazoval například Karl Henrici (1842–1927), který v roce 1904 vydal v rakouském časopise *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur - und Architekten-Vereins* (dále jen ZÖIAV) článek věnovaný Camillu Sittemu s názvem *Camillo Sitte als Begründer einer neuen Richtung im Städtebau*.<sup>25</sup> Zde vyzdvihuje Sitteho publikaci *Stavba měst podle uměleckých zásad* a poukazuje na to, že v době, kdy ji napsal, nesetkala se u odborníků ani veřejného publika s pochopením. Tehdejší snahou ve "zkrášlování" měst bylo oživit poněkud nudnou a schematickou šachovnicovou zástavbu. Sitte navrhoval formu diagonál a vnějších okruhů, ale jeho názory se nesetkaly s pochopením. Pokusil se vyřešit problematiku rostoucí dopravy, která byla hlavním tématem soutěží na regulaci měst, tím, že by vznikly lokální dopravní linky jen v některých částech města, aby se tak zamezilo tvoření obchvatů. Ani tyto návrhy se neujaly, neboť spadaly do nového schematismu, který měl být odstraněn.

Camillo Sitte oslovil ale i neobornou veřejnost. Pod vlivem jeho myšlenek vydal v roce 1893 bruselský starosta Charles Buls knihu *Estetika měst*.<sup>26</sup> Rozdělil ji na kapitoly dle jednotlivých hledisek (technické, archeologické...) a zabýval se v ní rovněž náměstím, veřejnými budovami, předměstím apod. Důraz kladl na zachování historických budov, ulic a náměstí, do takové míry, jak jen to je možné v symbióze s moderními přestavbami a úpravami. Tuto myšlenku rozvádí v kapitole Hledisko estetické: „*Vzkvétající město musí se neodvratně měniti a přizpůsobovati novým potřebám oběhu a nárokům čistoty, hygieny a pohodlí. Avšak ten rozvoj se nesmí dítí násilně, nýbrž musí se prováděti s úctou synovskou pro vše ze starých památek, co může bez závad býti zachováno.*” Českého překladu, jehož se ujal pražský primátor Jan

---

<sup>24</sup> Raymond Unwin, *Town planning in practice*, London 1909, 483 s.

<sup>25</sup> Karl Henrici, Camillo Sitte als Begründer einer neuen Richtung im Städtebau, *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur - und Architekten-Vereins*, no. 56, 1904, s. 157-158.

<sup>26</sup> Charles Buls, *Estetika měst*, Praha 1900, 35 s.

Podlipný, se Bulsova kniha dočkala v nebyvale krátké době, a to za sedm let po jejím vydání v roce 1900. V předmluvě překladatel píše toto: „*Čtenář najde úvahy a příklady hodící se na naše poměry tak, že s podivem se bude tázati, neměl-li spisovatel na zřeteli samu naši Prahu.*” Tato věta jasně dokládá proč se Podlipný rozhodl Bulsovu knihu přeložit tak brzy po jejím vydání. V době probíhající pražské asanace byla tato kniha jakousi pomůckou a studií pro širokou veřejnost. Snažila se ukázat jiné a ne tak radikální řešení v otázce rekonstrukce města a překladatelovou prosbou: „*Kéž poslouží knížka tato zachování našich skutečných starých památek, vzácných budov, krás a malebností, jakož i zvláštností, jimiž se honosí (...) Praha.*” měla nabádat k aktivní spolupráci občanů při regulaci města a k zabránění nesmyslným a neuváženým demolicím historického jádra.

Na přelomu století se oceňované urbanistické teorie, jak Camilla Sitteho, tak německého architekta a historika Cornelia Gurlitta (1850–1938), který jako jeden z prvních vyučoval městské plánování na technických univerzitách,<sup>27</sup> promítly do pražské reality jen nepatrně. Inspiroval se jimi například architekt Jan Koula, který je uplatnil v praxi projektem na rekonstrukci Senovážného náměstí (dříve náměstí Maxima Gorkého). Koula se v návrhu přestavby náměstí snažil nově zformovat uprostřed stojící budovy tak, aby harmonizovaly s okolním veřejným prostorem, neboť byl zastáncem spíše charakteru rázovitého, než umělého technicky budovaného. Úprava náměstí začala v roce 1902 a jistě to byl jeden z větších urbanistických projektů v centru Prahy.<sup>28</sup> Dalším teoretikem, architektem a urbanistou, který navázal na Sitteho teorie v několika svých statích byl Emanuel Hruška (1906–1989), jež studoval na ČVUT u architekta Antonína Engela a byl členem Klubu Za starou Prahu. Ten se snažil o záchranu ohrožených historických staveb.<sup>29</sup>

Také hlavní město habsburské monarchie Vídeň se potýkala s problémem přelidnění. Za hradbami vznikala rozsáhlá předměstí a zastavěnost vnitřního města iniciovala přesun nových veřejných budov vně centrum. Již v první polovině devatenáctého století se diskutovalo o této problematice, ale až v jeho druhé polovině bylo nalezeno řešení v podobě široké a dlouhé okružní třídy v místě hradeb.<sup>30</sup> Tato okružní třída nebo-li *Ringstrasse* [2] se stala urbanistickým typem veřejného prostoru a pojmem v oboru

---

<sup>27</sup> <https://dictionaryofarthistorians.org/gurlittc.htm>, vyhledáno 8. 4. 2015.

<sup>28</sup> Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1995, s. 27-28.

<sup>29</sup> <http://www.archiweb.cz/architects.php?action=show&id=2562&type=arch>, vyhledáno 7. 4. 2015.

<sup>30</sup> Hruška – Zajíc, *Základy urbanismu II* (pozn. 11), s. 220.

urbanismu. Vznikla tak nová kategorie veřejného prostoru, hojně napodobovaného. V roce 1858 byla vypsaná soutěž, které se zúčastnilo neuvěřitelných 85 architektů (mezi nimi například Eduard van der Nüll, Friedrich Stache, August Sicard von Sicardsburg...), z nichž ani jeden se svým plánem neuspěl.<sup>31</sup> Až o rok později byl přijat přepracovaný plán architekta Ludwiga von Förster (1797–1863), jehož cílem bylo zkrášlit město jako rezidenční sídlo habsburské monarchie a propojit jej s předměstím. Technickými požadavky pak byla regulace kanálu (1869–1881), zrušení nábřeží a zavedení kanalizace, vybudování okružní třídy s monumentálními veřejnými budovami a regulace vnitřního města, převážně kvůli lepšímu dopravnímu spojení. V devadesátých letech devatenáctého století došlo k připojení 34 vídeňských předměstí a projevila se tak snaha regulovat celou obec.<sup>32</sup> Jako velká osobnost rakouského urbanismu vystupoval v tomto projektu vídeňský architekt Otto Wagner (1841–1918), který předložil na soutěži v roce 1892 regulační plán Vídně ve spolupráci s architektem Josefem Stübbenem (1845–1936) a společně tak získali první cenu. Právě Otto Wagner nám svými studiemi osvětluje, proč se urbanistické projekty na přelomu devatenáctého a dvacátého století nazývaly regulační plány. Omezené možnosti v rámci přestaveb měst dovolily pouze regulovat již stávající historické jádro a rychle se rozrůstající předměstskou zástavbu. Wagnerovým řešením v otázce ideálního uzpůsobení města byl radiálně okružní půdorys a koncentrické rozložení obytných čtvrtí.<sup>33</sup> Jeho teoretické urbanistické studie se nedotýkaly pouze aktuálních témat, ale také problematiky budoucích měst, ze kterých se stávají velkoměsta. Svými projekty vstupoval Wagner do nové éry moderního budování měst.<sup>34</sup> Zprvu se držel historizujících tendencí, převážně renesance, kterou sám označoval za „volnou.“<sup>35</sup> Myšlenka spojení krásy a účelnosti, jež je obsažena v jeho spise *Moderne Architektur*, již naznačovala stylový přerod autora. Prohlásil, že nepraktické nemůže být krásné a tím nasměroval další vývoj architektury směrem k funkcionalismu. Touto knihou, jako učebnicí pro studenty, se Wagner odklonil od historismu a přiblížil základní principy moderního stavitelství. Spis se stal jakýmsi manifestem architektury 20. století., do níž vnesl nový styl „Jugendstil“ (secesi).<sup>36</sup> Další Wagnerovou urbanistickou studií je *Großstadt* (Velkoměsto) z roku 1911, jež patří k zásadním urbanistickým pojednáním dvacátého století. Svým názorem

---

<sup>31</sup> Barbara Dmytrasz, *Die Ringstraße, Eine europäische Bauidee*, Wien 2008, s. 14.

<sup>32</sup> Jiří Hrůza, *Svět měst*, Praha 2014, s. 456-460.

<sup>33</sup> Hrůza, *Teorie města* (pozn. 10), s. 91 - 92.

<sup>34</sup> Hrůza – Zajíc, *Základy urbanismu II* (pozn. 11), s. 85.

<sup>35</sup> August Sarnitz, *Wagner*, Praha 2006, s. 10.

<sup>36</sup> *Ibidem*, s. 9-14.

zde souzněl s některými soudobými urbanisty, neboť stále do určité míry zastával formy italské renesance a baroka. Během období jeho profesury na akademii vznikla „wagnerovská škola“, z níž vzešlo mnoho významných architektů, mimo jiné také Josef Plečnik.<sup>37</sup>

Regulaci vídeňského předměstí založil Wagner na dopravní síti, tím že navrhl čtyři obvodové silniční a železniční pásy. Do popředí kladl funkčnost a účelnost, kterou povýšil nad estetičnost, jež už v plánování města nehrála takovou roli. Navrhl také 30 železničních stanic, kde jako jeden z prvních architektů nechal vystoupit na povrch budov železné konstrukční prvky.<sup>38</sup>

Wagnerův plán se stal trnem v oku pro Camilla Sitteho, obhájce historismu a staré architektury. Článek s názvem *Discussion über den General-Regulierungsplan von Wien* věnovaný novému regulačnímu plánu Vídně publikoval v roce 1896 v časopise ZÖIAV. Ač nesouhlasil s urbanistickým řešením Ringstrasse, proti historismu veřejných budov nic nenamítal, ale funkční pojetí wagnerovského konceptu a jeho povýšení nad estetičnost kritizoval. Ve svém spise *Der Städtebau* (1889), vydaného ve Vídni, se Sitte negativně vyjádřil k násilným průlomům ulic skrz zástavbu a k příliš široké vídeňské okružní třídě, kde se člověk ztrácí.<sup>39</sup> Obhajoval stará náměstí jako uzavřená veřejná prostranství, úzké rázovité uličky, jež vznikaly náhodně a volně uspořádání městského prostoru. Dle Sitteho se Ringstrasse mohla esteticky vylepšit vybudováním malých náměstí u veřejných budov. Tato náměstí by byla sevřená nižšími budovami a vznikly by tak ostrůvky lidského společenství v dopravním chaosu velkoměsta.<sup>40</sup> Jeho návrh však přišel příliš pozdě a nesetkal se s přízní, neboť zde již byl zájem o pohyb, který okružní třída ztělesňovala.

Ringstrasse se ale setkala s kritikou i ve dvacátém století. Například Adolf Loos označil Vídeň za moderní Potěmkinovu vesnici, kde jsou mohutné veřejné budovy kladeny vedle sebe jako kulisy na divadle, jenž mezi sebou nemají žádný vztah.<sup>41</sup> Svou ostrou kritiku k dekorativnímu historismu vyjádřil v eseji *Ornament und Verbrechen* (Ornament a zločin) z roku 1908.

---

<sup>37</sup> Ibidem, s. 15.

<sup>38</sup> Carl Emil Schorske, *Vídeň na přelomu století*, Brno 2000, s. 84.

<sup>39</sup> Ibidem, s. 68-71.

<sup>40</sup> Ibidem, s. 79-80.

<sup>41</sup> Hruža, *Svět měst* (pozn. 32), s. 459.



Vzorem se Ringstrasse stala v devatenáctém století například pro německá města Augsburg (1862), Mohuč, Kolín nad Rýnem, Gdaňsk, ale i česká jako Brno (1900) a již zmiňovanou Olomouc. Ve dvacátém století, pak ovlivnila přestavbu Moskvy a Paříže.<sup>42</sup> I přesto, že regulace a asanace vídeňského historického jádra byla poměrně velkým urbanistickým projektem, pařížské se v rozsahu bohužel rovnat nemůže.

Evropská města se kromě přelidněnosti a omezení hradbami, potýkala také s problémem nevyhovující středověké zástavby v centru města. Staré čtvrtě, kde nebyla zavedená kanalizace a kde se na malém prostoru tísnily početné rodiny, se staly semeništěm nejrůznějších epidemií. Odstraněním staré zástavby nevyhovujících domů by tak došlo nejen k "ozdravení" města, ale i k získání nových parcel pro stavbu činžovních domů a mohutných reprezentačních veřejných budov. Řešením se tedy stala tzv. "asanace" nebo "sanace", původně označovaná jako ozdravení později jako plošné bourání městské zástavby. Slovo vzniklo z francouzského slova *l'assainissement* = ozdravení. Asanace se stala jedním z hlavních urbanistických cílů devatenáctého století. Kromě odstranění již zmíněných potíží, které nevyhovující zástavba v městských čtvrtích způsobovala, bylo snahou zavést do nich kanalizační sítě, zlepšit hygienické podmínky a komfort v obytných domech, vybudovat zdravotní a sociální zařízení, a mnoho dalších věcí.<sup>43</sup>

Monumentálním urbanistickým projektem, jenž byl založen právě na asanaci a který se stal inspirací pro řadu měst v Evropě, byla regulace a téměř kompletní přestavba centra Paříže, uskutečněná pod vedením prefekta Georges-Eugène Hausmanna (1809–1891) mezi lety 1853 a 1870.<sup>44</sup> [3] Francouzský císař Napoleon III. vypracoval na základě londýnských zkušeností, kde se regulace městského jádra uskutečnila již ve 20. letech 19. století s cílem propojit komunikační sítě centrum s předměstím, urbanistický plán s vyznačenými budoucími bulváry. Za tvůrce celé urbanistické koncepce musíme tedy označit Napoleona III. i Hausmanna, který ochotně a horlivě plnil císařovy požadavky. K realizaci velkolepého plánu, jenž byl vlastně jen rámcovým nástinem a nikdy nebyl do detailů vypracován jako urbanistický projekt, mohlo dojít díky dekretům z let 1851–1852, které umožnily vyvlastnění pozemků, bránících

---

<sup>42</sup> Ibidem, s. 461.

<sup>43</sup> Hruza – Zajíc, *Základy urbanismu II* (pozn. 11), s. 233 - 234.

<sup>44</sup> Hall (pozn. 12), s. 65, 76.

rozšíření, narovnání nebo přeložení ulic.<sup>45</sup> Tento vyvlastňovací zákon umožnil i v Praze uskutečnit rozsáhlou asanaci, aniž by tím vznikly právní majetkové problémy.

Hausmann neměl s městskou výstavbou do té doby žádné zkušenosti a ve své práci navázal na předchozího prefekta Jeana-Jacquese Bergera, který s drobnými asanacemi již začal. Císař měl vizi, aby se Paříž stala moderním výstavním městem a reprezentativní císařskou residencí. Tou mohla být pouze, pokud se odstraní z centra nejnižší vrstva obyvatel a jejich obydlí se srovná se zemí, aby tak mohly vzniknout nové bulváry, ulice a pasáže a bylo dostatek místa pro stavbu reprezentačních budov. Šlo o bezpečnostně-strategický tah, jež měl vytlačit dělnické a „rebelantské“ obyvatelstvo za hradby města a pokud by se bouřilo demonstracemi v ulicích, široké bulváry by jim neumožnily postavit dostatečně účinné barikády a vojskem by bylo ihned poraženo.<sup>46</sup> Tato nová problematika, skrytá za snahu o ozdravení města, se dotýkala i jiných evropských měst, například Vídně.

Navenek byl ale příčinou rozsáhlé rekonstrukce města zvyšující se počet obyvatel, který dvojnásobně vzrostl během první poloviny devatenáctého století, špatné hygienické podmínky, stará středověká nevyhovující zástavba uvnitř města a nedostačující zdroj kvalitní vody. Absence kanalizace způsobovala znečištění Seiny.<sup>47</sup> Regulována byla výška zástavby, podíl ulic, docházelo k rozšiřování zelených ploch, parků a zahrad a k bourání zástavby poblíž ceněné historické architektury, aby tak vyniklo pohledové uplatnění. Průlomy ulic v historických jádrech města a ve starších předměstích se staly nástrojem modernizace, jež se však dotýkala spíše estetického než technického hlediska.<sup>48</sup> Zásadní problémy, jako propojení centra s předměstím a zjednodušení dopravy Hausmann nevyřešil. Až v sedmdesátých letech se pro Paříž stala klíčovým problémem doprava, hygiena a širší kulturní aspekty nutné k vybudování skutečného moderního města. Chybělo dopravní spojení mezi městským jádrem a předměstím, které od něj stále ještě oddělovaly středověké hradby, zbourané až po 1. světové válce.<sup>49</sup>

Urbanistickou koncepci projednával Hausmann přímo s Napoleonem III., avšak jejich rozhovory nebyly až na občasné poznámky v prefektových *Mémoires*

---

<sup>45</sup> Jiří Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu. Praha a středoevropské metropole 1850-1920*, Praha 1999, s. 57.

<sup>46</sup> *Ibidem*, s. 62.

<sup>47</sup> Hall (pozn. 12), s. 65.

<sup>48</sup> Hruža, *Svět měst* (pozn. 32), s. 433-454.

<sup>49</sup> Pešek (pozn. 45), s. 60.

(Vzpomínky) nikde zaznamenány.<sup>50</sup> Hausmannův plán nepochybně pozvedl město a vtisknul mu osobité kouzlo, ale bohužel se neobešel bez kritiky. Bylo mu vytýkáno poněkud laické a až neuvážené bourání zástavby (zničeno až 60%), nedořešená doprava a bytová situace dělníků. Takto velkorysý projekt se samozřejmě nesmírně prodražil, což kritizovali nejen obyvatelé Paříže, ale také například architekt Gottfried Semper (1803-1879), který poukazoval na to, že: „...*finanční náročnost celého projektu architekturu nikam neposunula.*”<sup>51</sup> Jak uvádí Jan Boněk ve své knize *Židovská Praha: průvodce městem které neexistuje*<sup>52</sup> mohla být asanace realizována jen díky nepřetržitému toku 260 milionů franků ročně. Důsledkem ničivého zásahu do historického jádra Paříže bylo až 350 000 lidí nuceně vystěhováno na okraj města. Je s podivem, že veřejnost příliš neprotestovala proti celému projektu. Mohla za to pravděpodobně zprvu nenápadná redukce pařížských zahrad za účelem vybudování nových ulic a při stále větší a rozsáhlejší asanaci už bylo na protest pozdě.

Naopak kladně se k přestavbě Paříže vyjádřil například anglický urbanista Patrick Abercrombie (1879–1957) a inspiroval se jí ve svém návrhu pro soutěž, uspořádanou za účelem rekonstrukce Dublinu. Hausmannovu asanaci centra města nazývá „Hausmanning” („hausmannizace”) a doporučuje ji k „obnovení přímočarých inteligentních ulic.”<sup>53</sup> Tento pojem se rychle a úspěšně ujal v definici pařížského urbanizování.

Paříž se stala inspirací pro pražskou asanaci, ale nemohla se zde natolik uplatnit její koncepce, neboť terén Prahy byl zcela odlišný. Pouze dva širší bulváry, a to Kaprova a Pařížská ulice, jež paprskovitě vybíhají ze Staroměstského náměstí, připomínají svým charakterem pařížské bulváry, které se později staly velice oblíbenými.<sup>54</sup> Inspirací se Paříž stala také pro polské město Štětín, jehož přestavba vznikala za spolupráce E.-G. Hausmanna a kde se uplatnily hvězdicové ulice s alejemi na místě zbořených hradeb. Francouzské město Toulouse se v rámci plánu pro zkrášlení města inspirovalo dispozicí širokých pařížských bulvárů, které umístilo před hradby.<sup>55</sup>

---

<sup>50</sup> Hall (pozn. 12), s. 75.

<sup>51</sup> Hrůza, *Svět měst* (pozn. 32), s. 454.

<sup>52</sup> Jan Boněk *Praha esoterická. Židovská Praha: průvodce městem, které neexistuje*, Praha 2009, s. 227.

<sup>53</sup> Michael J. Bannon, *Dublin town planning competition: Ashbee & Chettle's The New Dublin - A Study in Civics*, Dublin 1998, s. 8.

<sup>54</sup> Švácha (pozn. 28), s. 28.

<sup>55</sup> Hrůza, *Svět měst* (pozn. 32), s. 450.

Základní literaturou k pařížské asanaci je kniha *Napoleon III. and the Rebuilding of Paris*, kterou napsal v roce 1958 americký historik David H. Pinkney (1914–1993).<sup>56</sup> Paříži se ale zabývalo mnoho urbanistů, architektů a historiků, jejichž názory ohledně „hausmannizace“ se podstatně lišily a mnohdy liší dodnes. Přehnané kritiky se dočkala například od historika Davida P. Jordana v knize *Transforming Paris. The Life and Labors of Baron Haussmann*, vydané v New Yorku v roce 1995, a rovněž historik a publicista Johannes Willms, jež vydal knihu s názvem *Paris. Hauptstadt Europas 1789–1914*, v roce 1988 v Mnichově, byl „protihaussmannovsky“ založený.<sup>57</sup>

Praha neprodělala v devatenáctém století tak zásadní urbanistické změny, jako uvedená evropská města, ale ty kterými si prošla, převážně asanací čtvrti Josefova, rozhodně nejsou zanedbatelné. Oproti významným evropským městům si do značné míry zachovala v historickém jádru středověkou urbanistickou strukturu.<sup>58</sup> I když velká část pražského historického jádra byla zničena nekompromisním bouráním staré zástavby, přesto se nejednalo o tak radikální stavební zásah, jako tomu bylo například v Paříži nebo Hamburku. I tak to byl ale největší zásah do podoby centra města vůbec, bohužel v jeho urbanisticky nejzajímavějším ohnisku.<sup>59</sup> Je třeba si uvědomit, že drobné asanace a přestavby provázely Prahu od jejího založení nepřetržitě. Byl to přirozený proces při rozšiřování města, stavbě hradeb a úpravě ulic, avšak žádnou z těchto asanací bychom nemohli nazvat plošným bouráním, kterým byla právě asanace Josefova. Některé z těchto městských úprav stále čekají na podrobnější umělecko-historické a někdy též archeologické prozkoumání. Zatím se o jejich příčině a účelu můžeme pouze dohadovat.

Barokní opevnění, které začalo překážet rozšiřující se zástavbě, se počalo bourat až v roce 1874,<sup>60</sup> tedy o více jak dvacet let později, než v jiných evropských městech. Vinou finanční nesamostatnosti městské správy se však nepodařilo uskutečnit na vzniklém širokém pozemku větší urbanistický projekt, jako byla například vídeňská Ringstrasse. Praha si vzhledem ke svému významu a velikosti nekladla takové urbanistické cíle jako jiná evropská hlavní města. Až rozsáhlá asanace na konci devatenáctého století začala řešit větší urbanistické otázky, jež byly nastoleny

---

<sup>56</sup> Pešek (pozn. 45), s. 60.

<sup>57</sup> Ibidem.

<sup>58</sup> Zdeněk Lukeš, *Praha moderní, Velký průvodce po architektuře 1900-1950/ Historické centrum*, Praha-Litomyšl 2012, s. 6.

<sup>59</sup> Jiří Hruža, *Pražské proměny*, in: *Acta Musei Pragensis 93: Pražská asanace: ke 100. výročí vydání asanačního zákona pro Prahu*, Praha 1993, s. 8-13.

<sup>60</sup> Ibidem, s. 12.

v evropských městech již o několik desítek let dříve. Ve své době se o asanaci historické Prahy neuvažovalo jako o devastaci, pouze o nutném ozdravení a obnově města a uplatňovala se nejen v Paříži, ale také v Hamburku, Frankfurtu, Lisabonu a Neapoli. Neexistovaly zákony ani instituce na ochranu památek, a bohužel je tak ani nikdo nevnímal.<sup>61</sup>

Největší urbanistickou problematikou konce devatenáctého století, kterou se Praha zabývala ještě ve dvacátém století bylo komunikační propojení historického jádra s předměstími, která byla správně samostatná a vyvíjela se nerovnoměrně, čímž znesnadnila organický srůst staré a nové Prahy. Řešení se pokoušeli najít například pražští architekti Jan Koula (1855–1919) a Jan Zeyer (1847–1903). Již v roce 1897 vyprojektoval Koula návrh na novou třídu vedenou přímým průkopem na Letnou, přemostěným monumentální branou. Účel tohoto návrhu spočíval ve spojení pražského centra a Dejvické vilové čtvrti. I přesto, že se návrh pražské obci zamlouval a přistoupilo se k odkupu pozemků na Letné správní komplikace záměr nakonec zhatily a pražská samospráva se tedy následně snažila najít řešení výstupu na Letnou z jiného místa.<sup>62</sup> Dalším významným architektem, který se v této otázce angažoval byl Antonín Engel. Jeho záměru se více věnuji v kapitole Náměstí stará a nová - typ carrousel.

Politické okolnosti nesmírně ztěžovaly jakékoliv progresivnější urbanistické změny v centru Prahy. Správní roztržitost a souboj dvou národností - německé a české - stejně jako nepřízeň vídeňských úřadů, komplikovaly propojení centra s předměstími, jejich regulaci a uplatnění jednotné zástavby, aby tak vzniklo město, jako harmonický komunikačně dokonale propojený celek, který by obsahoval všechny moderní vymoženosti devatenáctého a počátku dvacátého století. I tak se však uskutečnily ve městě dílčí změny, které nepochybně významně přispěly k celkovému obrazu hlavního města, jako byly úpravy nábřeží, výstavby mostů a jednotlivých budov, které se staly dominantou jeho panoramatu.

Tuto kapitolu lze tedy shrnout tím, že Praha se v období od 80. let 18. století do počátku první světové války potýkala v urbanismu se všemi zmíněnými problematikami evropských měst, avšak ne v tak velkém měřítku. Dotýkala se jí asanace, bourání hradeb a rozšiřování městské zástavby, parcelace nově vzniklých pozemků a regulace pozemků stávajících. A v neposlední řadě také otázky týkající se

---

<sup>61</sup> Boněk (pozn. 52), s. 227, 243.

<sup>62</sup> Švácha (pozn. 28), s. 27- 28.

komunikačního propojení jednotlivých městských čtvrtí a centra a technického zdokonalení města, ať už to bylo zavedení veřejného osvětlení plynových lamp, vybudování kanalizace, či zřízení tramvajové dopravy v návaznosti na elektrifikaci.

## 2. Praha jako urbanistické téma

### 2.1 Politicko-správní vývoj a proměny intravilánu

Intravilán Prahy vznikl postupně zakládáním jednotlivých měst, z nichž se na konci 18. století stalo jedno zeměpanské a stavovské město. Mezi lety 1232–1234 bylo založeno Staré Město, o dvacet tři let později Malá Strana, poté v roce 1320 Hradčany a nakonec roku 1348 Nové Město.<sup>63</sup> Podoba města v roce 1780 měla stále středověký charakter nepravidelně zastavěné plochy rozdělené řekou Vltavou na východní (menší) a západní část. Celý městský útvar byl obehnan hradbami s bastiony, jež až do druhé poloviny devatenáctého století pevně vymezovaly zástavbu. V hranicích města se nacházely ještě dva další správní útvary, a to Židovské Město, nazvané později Josefov na počest císaře a Vyšehrad. I přesto, že se počet obyvatel v tehdejší Praze pohyboval kolem 76 tisíc, šlo o druhé největší město monarchie hned po Vídni.<sup>64</sup> Celé České království bylo ekonomicky nejvyspělejší součástí habsburské monarchie a císař se o něj proto intenzivně zajímal.

Důležitým správním úkonem se stalo v roce 1784 administrativní sloučení pražských měst v jedno, spravované nejvyšším purkmistrem a primátorem voleným doživotně císařem.<sup>65</sup> Složitě obecní a soudní zřízení pražských Měst již nevyhovovalo a tudíž se císař Josef II. snažil spojením všech městských částí zjednodušit a soustředit soudní i politickou správu ve státě. Dne 12. února 1784 byl vydán dvorský dekret ustanovující spojení čtyř pražských Měst v jednu obec královského hlavního města Prahy spravovanou magistrátem nebo městskou radou. Pro pražskou správu znamenalo sloučení Měst zrušení tradičních úřadů a tzv. postranních práv, která vyjímala určité části měst a jejich obyvatele z pravomoci městských rad.<sup>66</sup> Sídlem nového magistrátu a všech politických orgánů se stala nově přestavěná staroměstská radnice, kde se 9. srpna 1784 přistoupilo k zahájení činnosti nejen magistrátu, ale také tří senátů (civilní, kriminální a politický), jež spravovaly politické a obecní záležitosti. Roku 1789 bylo vydáno guberniální nařízení týkající se výstavby, které určovalo stavět nové domy pevné a pravidelné a nové ulice přímé za účelem zkrášlení města.<sup>67</sup> Obecní pokladnu

---

<sup>63</sup> Emanuel Poche, *Prahou krok za krokem*, Praha–Litomyšl 2001, s. 21.

<sup>64</sup> Pavel Vlček (ed.) et al., *Umělecké památky Prahy, Velká Praha A/L*, Praha 2012, s. 9.

<sup>65</sup> Zdeněk Wirth (ed.) – Václav Dědina – Jan Filip et al., *Jak rostla Praha*, Praha 1939, s. 104.

<sup>66</sup> Jiří Hrůza, *Město: Praha*, Praha 1989, s. 142.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

měla na starost finanční správa spravující mimo jiné příjmy a výdaje obce, spojené převážně se stavební činností. Toto správní zřízení, závislé na guberniu, ukončilo svou platnost v roce 1848 a obecní řád královského hlavního města Prahy zavedl dne 27. dubna 1850 sbor obecních starších, městskou radu a magistrát v čele se starostou. Tímto úkonem se Praha stala samostatnější a nezávislejší na centrální rakouské vládě. Měšťanské právo přestalo být dědičným a obec mohli tvořit nejen měšťané, ale i příslušníci a společníci obce.<sup>68</sup> Město se tak mohlo svobodně rozvíjet od zrušení absolutismu směrem k demokracii.

Prvním plánem Prahy po roce 1784, kdy se spojila pražská Města, je tzv. „Hergetův plán Prahy” s titulem *PLAN Der K. K. Hauptstadt Prag im Königr. Böhmeim, Unter gloreicher Regierung Sr. Majestät Leopolds des Zweiten Auf Allerhöchsten Befehl Unter der Direction des Oberbaudirectors a Ingenieur Professors Franz Leonhard Herget Aufgenommen von Seinen gewesten Schülern*, vytvořený tzv. „Hergetovou školou” pod vedením F. A. L. Hergeta mezi lety 1790–1792.<sup>69</sup> [4] Originál plánu byl objeven na počátku dvacátého století v knihovně zámku Kačina. Plán byl patrně určen císaři Leopoldu II. a jeho dvoru. Přesným zákresem zachycuje, jak vypadalo hlavní město v roce 1791 po josefínských reformách (se všemi změnami) a je doplněn německým popisem. Z plánu je patrné, že barokní bastionové opevnění s příkopem obklopuje Malou stranu a Hradčany na levém břehu Vltavy a městská zástavba je zde velmi řídká. Mezi hradbami a zástavbou se nachází četná zelená prostranství, na rozdíl od Starého a Nového Města, kde je zástavba hustší a zelené plochy se mezi ní vyskytují jen občas v podobě zahrad a sadů. Na plánu zřetelně vystupuje Václavské náměstí a Karlovo náměstí jako největší veřejné prostory a patrný je také jeden jediný most - Karlův, spojující Staré Město a Malou Stranu. Bloky domů jsou uspořádány na nepravidelném půdoryse, který se blíží šachovnici, ale pouze občas nalezneme rovné ulice, jež by tento typ zastavovací soustavy potvrzovaly. Jedná se spíše o změť křivolakých uliček, které byly utvářeny náhodně v závislosti na terénních možnostech. Pravidelněji utvářenou zástavbu bychom našli spíše poblíž již zmiňovaných velkých náměstí, jejichž obdélný tvar dává okolní městské zástavbě dispozice k vedení ulic do pravého úhlu. Praha je na Hergetově plánu ještě malým městem středověkého charakteru, obklopeným poli a hradbami, ale její mimořádné umístění na kopcovitém

---

<sup>68</sup> *Praha 1750–1850, památky literární, umělecké a občanské* (kat. výst.), Městské muzeum pražské 1916.

<sup>69</sup> Ota Pokorný, *Plán Prahy z roku 1791*, Praha, 1980, nestránkováno.



terénu a v ohybu řeky jí dává onu jedinečnost, kterou opěvovalo mnoho turistů již v předchozích staletích. Díky bohatě se rozvíjející malbě a kresbě vedut na přelomu osmnáctého a devatenáctého století můžeme aspoň částečně zmapovat podobu tehdejší Prahy. Významnými autory vedut jsou například hrabě L. E. Buquoye, Karel Postl, Antonín Pucherna a Josef Šembera.<sup>70</sup> Také grafik, kreslíř a malíř Vincenc Morstadt (1802–1875) nám zanechal celou řadu dokumentačně cenných kreseb v podobě pohledů na Prahu z první poloviny devatenáctého století.

Do poloviny osmnáctého století se v Praze hojně stavěly kostely, šlechtické paláce, kláštery a církevní stavby a teprve až v jeho druhé polovině začínají ve stavebním programu převažovat světské stavby a nové typy budov, jako veřejná divadla, kasárna, nemocnice a první činžovní domy.<sup>71</sup> V katalogu Muzea hlavního města Prahy z roku 1916 s názvem *Praha 1750–1850, památky literární, umělecké a občanské*<sup>72</sup> Karel Guth píše, že po smrti jednoho z našich nejvýznamnějších architektů Kiliána Ignáce Dientzenhofera (1689–1751) stavební činnost stagnovala vlivem dobových politických poměrů. V osmdesátých a devadesátých letech osmnáctého století přichází do Prahy nový klasicistní a empírový styl a uplatňuje se zejména na šlechtických palácích.<sup>73</sup>

O větších stavebních zásazích do podoby města se okrajově zmiňuje František Palacký ve svém průvodci pro cizince *Skizze einer Geschichte von Prag: „Za králování Marie Terezie a jejího syna Josefa II. nabyly palác i město modernějšího vzhledu. Po vyvlastnění nejrůznějších klášterů a kostelů v roce 1782 zmenšil se v něm počet věží. Některé klášterní budovy byly později zbořeny, jiné přestavěny na kanceláře, kasárny, nemocnice a jiná zdravotnická zařízení.“*<sup>74</sup> Příkladem takového kostela je Dům u Hybernů v Panské ulici na Novém Městě, dnešní divadlo Hybernia. Poté, co byl jako klášterní kostel františkánů v roce 1785 josefinskými reformami zrušen a převeden do osobního vlastnictví (1793), jej nový majitel nechal přestavět. Později se kostel stal opět majetkem státu. Plán přestavby údajně provedl přizvaný vídeňský architekt Louis Montoyer, ale soudí se, že pravým autorem byl Jiří Fischer, který rovněž spolu s Josefem Zobelem a jeho synem Janem.<sup>75</sup> Význam budovy spočívá převážně v tom,

<sup>70</sup> Wirth (ed.) (pozn. 65), s. 101-102.

<sup>71</sup> Ibidem, s. 93.

<sup>72</sup> *Praha 1750–1850, památky literární, umělecké a občanské* (kat. výst.) (pozn. 68).

<sup>73</sup> Ibidem.

<sup>74</sup> František Palacký, *Stručné dějiny Prahy/Skizze einer Geschichte von Prag*, Praha 1998, s. 25.

<sup>75</sup> Olga Ambrožová, Jak Dům u Hybernů dvakrát o svoji barvu přišel, *Zprávy památkové péče* LXVI, č. 6, 2006, s. 466-469.

že její portikus je první ukázkou empírového stylu v Praze (1794).<sup>76</sup> František Palacký dále uvádí: „*Příkop, který odděloval Staré Město od Nového byl zasypán, vydlážděn a roku 1781 osázen stromovou alejí.*“ K zasypání příkopu, který byl vyhlouben při budování staroměstských hradeb se přistoupilo v roce 1760 a vznikla tak ulice Ve Starých alejích, dnešní ulice Na Příkopech. [5] Stromovou alej tvořily kaštany, na rozdíl od aleje v tehdejší ulici V Nových alejích, dnešní Národní třídě, kterou tvořily lípy.<sup>77</sup> [6]

Josefínské reformy zapříčinily některé citelné změny, které se promítly do podoby města. Nepochybně reformou osvíceneckou byl zákaz pohřbívání kolem farních kostelů, čímž se nejen částečně ozdravil městský prostor, ale vznikla také řada menších prostranství v historickém jádru. Kláštery a kostely se staly finančně závislé na státu. Ten ovšem mnohé z nich nepovažoval za důležité a hodné zachování a docházelo k jejich rušení. Zanikly tak mnohé kláštery, které se nezabývaly společenskou činností, například vzděláním, zdravotní a sociální péčí a kláštery bohaté a zadlužené.<sup>78</sup>

Zeleň ve městě se počíná měnit z geometricky vyměřených barokních zahrad na přírodně krajinářské parky, jak uvnitř tak vně hradeb. Oblibu získávají zahrady zábavního charakteru, vyprojektované podnikateli, jako byl například Jan Ferdinand ze Schönfeldu, který z pozemků za Poříčskou branou vytvořil v roce 1780 zahradu s půdorysem Českého království. Za zmínku stojí také karlínský Růžodol a v oblasti dnešních Vinohrad tzv. Kanálka, založená roku 1781 Josefem Emanuelem hrabětem Canalem. Její část, která nepadla za oběť parcelaci v roce 1880, se poté stala součástí Riegrových sadů.<sup>79</sup>

Na přelomu osmnáctého a devatenáctého století se městská správa snaží zlepšit stav města drobnými úpravami, ale hygienického opatření vybudováním kanalizační stoky se obyvatelé stále nedočkávají. Pro habsburskou monarchii je Praha stále pouze sídlem úřadů, pevností a posádkovým městem. Zásluhou purkmistra hraběte Karla Chotka dochází mezi lety 1826 až 1843 ke zvelebování města a celé řadě jeho úprav. Zasadil se o stavební rozvoj a změny, jakými bylo například pravidelné vydláždění chodníků, úprava plochy Koňského trhu (dnešní Václavské náměstí) a Dobyččího trhu (dnešní

---

<sup>76</sup> Michael Klang, Přestavba domu U Hybernů z pohledu architekta, *Zprávy památkové péče* LXVI, č. 6, 2006, s. 461-466.

<sup>77</sup> Poche (pozn. 63), s. 178-179.

<sup>78</sup> Hruza, *Město: Praha* (pozn. 66), s. 142.

<sup>79</sup> *Ibidem*, s. 144.

Karlovo náměstí),<sup>80</sup> a o zvelebení staroměstského uličního okruhu. Již Karlův otec purkmistr Jan Rudolf hrabě Chotek zamýšlel vytvořit novou komunikaci, která by vedla po mostě přes Štvanici, a dále Letnou směrem ke Strahovu a pak dál do západních Čech. Doba napoleonských válek, ale vytvoření nového mostu považovala za oslabení pevnostní funkce města, kterou Praha stále plnila. Otcův záměr tak mohl Karel Chotek uskutečnit až v době míru v roce 1831. Vybudováním Chotkovy silnice [7] v tehdy oblíbeném serpentinovém tvaru zejména odlehčil Karlovu mostu od těžké dopravy. Mezi lety 1841–1842 pak vznikla ještě druhá silnice k Vyšehradu.<sup>81</sup> Roku 1833 se hrabě zasloužil o založení Chotkových sadů v Bubenči, sadů na Vinohradech a na Petříně. O tři roky později se zelení osazují také pražské ostrovy.<sup>82</sup> Jedním ze zásadních stavebních počínů Chotka bylo vybudování řetězového mostu (oficiálně most Císaře Františka I.) v místě dnešního mostu Legií. [8] Účelem stavby nebylo pouze usnadnit dopravu a odvést ji zejména z Karlova mostu, ale také umožnit pohodlnější vstup do hojně navštěvované Královské obory. Stavba probíhala od roku 1839 do roku 1841, kdy došlo k slavnostnímu otevření. Po téměř pěti letech se tak Praha dočkala druhého propojení Smíchova a Nového Města. V témže roce se také přistoupilo k úpravě vltavského nábřeží v oblasti mezi oběma mosty, dříve od ulice Na Struze ke Staroměstským mlýnům.<sup>83</sup> Záměrem bylo prorazit nábřeží až ke Karlovu mostu, k čemuž nakonec nedošlo. Modernizací nábřeží se změnil ráz řeky, neboť zmiňovaná oblast byla do té doby pouze periferií s mlýny, vodárenskými věžemi a sklady. Při stavební úpravě nábřeží dochází poprvé k situování domů průčelím směrem k řece a ta se tak stává důležitou součástí městské dispozice.

O průběhu stavby nábřeží Císaře Františka I. (dnešní Smetanovo) nás podrobně informuje Jiří Soukup v knize *Pražské jezy, vodárny, mlýny a nábřeží*.<sup>84</sup> Pravý vltavský břeh se měl zvelebit za účelem vytvoření vhodného prostoru pro osazení pomníku císaře Františka I. Stavba nábřeží a zbudování pomníku bylo povoleno v roce 1838 a ještě téhož roku vypsána soutěž. Vítězným se stal návrh z Berlína, ale nakonec nebyl realizován. Čí návrh byl na stavbu nábřeží využit nám dosud není známo. Stavební práce vedl od 5. listopadu 1840 loďař Vojtěch Lanna a bylo při nich použito žulové kvádrové zdivo. Na stavebním pozemku se nacházela řada starých domů a ohrad,

---

<sup>80</sup> Palacký (pozn. 74), s. 26.

<sup>81</sup> Jiří Hrůza, *Urbanismus světových velkoměst I. díl, Praha*, Praha 2003, str. 79.

<sup>82</sup> Blahomír Borovička – Jiří Hrůza, *Praha, 1000 let stavby města*, Praha 1983, s. 60.

<sup>83</sup> Hrůza, *Urbanismus světových velkoměst* (pozn. 81), str. 80.

<sup>84</sup> Jiří Soukup, *Pražské jezy, vodárny, mlýny a nábřeží*, Praha 1905, s. 51-56.

jež musely být obcí vykoupěny. Výnos z 21. června 1841 ustanovoval postavit nové domy na vzniklých parcelách nejvýše do druhého patra. Až o čtyři roky později byla navržena žulová dlažba s obrubníky, mozaikové chodníky a zábradlí. Rok nato zažádala pražská obec o převzetí nábřeží do vlastnictví, neboť bylo důležitým komunikačním prostředkem, přístupovým místem k obecním náplavkám a rovněž ochrannou hrází před záplavami Starého Města. Jak ale uvádí Jiří Soukup: „*Na to se ovšem neohlíželi, že byly ponechány tři otvory (pod Lažanským palácem, pod nynějším pomníkem a u bývalých Papouškových lázní), které souvisely s řekou.*”<sup>85</sup> Z toho vyplývá, že nábřeží jako účinná bariéra proti povodním nefungovalo. 10. června 1946 jej obec převzala do správy a téhož roku se započalo se stavbou pomníku podle návrhu Josefa Krannerera, kterou vedl Bernhard Gruber.

Z podnětu Karla Chotka vznikla také mezi lety 1827–1830 promenáda na městských hradbách. Vedla od Poříčské po Slepou bránu přes Koňskou bránu u Václavského náměstí, kde se nacházela působivá vyhlídka na panorama Prahy. [9] V té době již hradby ztratily svůj význam, ale k jejich prvnímu průlomů se přistoupilo až v roce 1845 při stavbě Nádraží Státní dráhy.<sup>86</sup> V roce 1828 začal hrabě hojně budovat chodníky a promenády u bran, ale jeho záměr spojit novou komunikací Újezd s Pohořelcem již nebyl realizován.<sup>87</sup> Tzv. "Petřínská komunikace" vedoucí od tehdejší Újezdské brány byla technicky podrobně zpracována v několika projektech a až do roku 1929 zahrnuta do regulačního plánu Prahy. Dnes je nahrazena Strahovským tunelem.<sup>88</sup>

Dílčí administrativní změny se až do poloviny 19. stol. nijak výrazně na podobě Prahy nepodepsaly, a tak stále zůstávala sevřená v barokním opevnění. Jednotlivá Města se lišila charakterem zástavby. Staré Město s vklíněným Židovským Městem se vyznačovalo hustou zástavbou s malými křivolakými ulicemi a hlubokými a úzkými parcelacemi měšťanských domů, zatímco Malá Strana a Hradčany měly zástavbu řidší, složenou převážně ze šlechtických paláců s rozlehlými zahradami.<sup>89</sup> Počet obyvatel se až do roku 1830 výrazně nezměnil a zůstával stále v počtu přibližně 100 tisíc. Zato předměstí začala rapidně růst a stávala se tak největšími samostatnými městy

---

<sup>85</sup> Ibidem, s. 54.

<sup>86</sup> Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Nové Město*, Praha 1998, s. 20-21.

<sup>87</sup> Borovička – Hrůza (pozn. 82), s. 60.

<sup>88</sup> Hrůza, *Urbanismus světových velkoměst* (pozn. 81), str. 80.

<sup>89</sup> <http://landscapes.hiu.cas.cz/praha.php>, vyhledáno 12. 4. 2015.

v Čechách. V roce 1869 v nich žila celá polovina všech pražských obyvatel.<sup>90</sup> Specifickou obcí za městskými hradbami byl Karlín, původně složený z malých různě pojmenovaných osad. Rovinatá oblast, ohraničená na severu Vltavou, na jihu obcí Žižkovem, na západě Novým Městem a na východě Libní, se začínala živelně zastavovat a snahou zemského gubernia bylo územní plán obce regulovat a sjednotit.<sup>91</sup> Ke schválení regulačního plánu došlo roku 1817 a Karlín se tak stal prvním záměrně založeným předměstím na prostranství bývalého Špitálského pole, jež poskytovalo výhodnou polohu převážně kvůli rovinnému terénu a snadnému přístupu k řece. Plán s typicky geometricky pravidelnou šachovnicovou dispozicí zástavby podepsal stavební ředitel Jiří Fišer. [10] 18. května 1817 dostala obec název "Karolinenthal" podle císařovy manželky Karoliny Augusty.<sup>92</sup>

Do poloviny devatenáctého století stavební činnost uvnitř hradeb mírně stagnovala. Za zmínku stojí založení Královské obory v roce 1804 jako základu pro pozdější vznik městských parků a sadů. O čtyři roky později vzniká první veřejná Vojenská plovárna na Vltavě, jenž se roku 1839 stává Občanskou. První regulační předpisy z roku 1815 povolují stavět domy pouze do čtvrtého patra a pouze z kamene nebo cihel, aby se tak zabránilo požáru.<sup>93</sup> Na mohutně opravovaných měšťanských domech se tedy začínají provádět nástavby třetích a čtvrtých pater, ale opravují se i fasády a průčelí. Z řady starých domů s renesančními a barokními štíty se stávaly poměrně tuctové budovy s jednotvárnou klasicistní fasádou.<sup>94</sup>

První pokus sloučit Vyšehrad s Prahou v roce 1845 byl neúspěšný. Změny nastaly až po revolučním roce 1848, kdy se pražská obec stala svobodnou a mohlo se opět jednat o připojení. I když tu byla snaha připojit k městu také Karlín a Smíchov, v nichž sídlily okresní úřady, nakonec se plánovalo přičlenit pouze Židovské Město a Vyšehrad. Dne 27. dubna 1850 bylo tedy s královským městem spojeno Židovské Město pod novým názvem Josefov jako V. pražský obvod.<sup>95</sup> První volby do pražského zastupitelstva proběhly brzy po bouřlivém roce 1848, ale habsburská monarchie nebyla

---

<sup>90</sup> Borovička – Hrůza (pozn. 82), s. 56.

<sup>91</sup> Timotheus Čestmír Zelinka, *Pražská předměstí, život za pražskou hradební zdí*, Praha 1955, s. 50.

<sup>92</sup> *Ibidem*, s. 39.

<sup>93</sup> Borovička – Hrůza (pozn. 82), s. 56.

<sup>94</sup> Bečková, *Zmizelá Praha. Nové Město* (pozn. 86), s. 20.

<sup>95</sup> Vlček (pozn. 64), s. 9.

samosprávným aktivitám nakloněna a již roku 1851 zlikvidovala „svobodné obce“ a odvolala starostu.<sup>96</sup>

První podrobný katastrální plán Prahy vzniká až v roce 1842.<sup>97</sup> [11] Na něm můžeme ještě spatřit barokní opevnění svírající Malou Stranu a Hradčany na levém břehu Vltavy a Staré a Nové Město na pravém břehu, v téměř identické podobě, jako tomu je na *Hergetově plánu* z roku 1791. Za povšimnutí stojí za hradbami se rozšiřující příměstské obce podél komunikací směrem na jih od Malé Strany a Hradčan, kde se nacházejí obce Smíchov a Košíře. Hustší zastavění nalezneme v blízkosti řeky, kde se na jejím pravém břehu rozšiřovala zástavba směrem na jih od hradeb, lemujících Staré a Nové Město, ale také na sever podél komunikace vedoucí k Vysočanům. Zde byla nejvýše položenou obcí Stará Libeň v podobě malé osady porůznu roztroušených obydlí. Pod ní situovaný Karlín, jako jediné regulované předměstí, měl charakter velkých pravidelně poskládaných obytných bloků s obdélnými náměstími, ve stylu klasicistního urbanismu. Dnes je celá dispozice Karlína památkově chráněna. Řídce a nepravidelně osídlený Žižkov a pod ním Vinohrady již předznamenávají další stavební rozvoj za městskými hradbami. Obce Vyšehrad, Podolí a Nusle jsou stále ještě malými sídelními ostrůvky, lemujícími silnice na jihu od Prahy. Až na uměle vytvořený Karlín vznikaly obce obytnou zástavbou podél větší komunikace nebo podél řeky, jak tomu je v případě Smíchova a Holešovic. Na mapě si můžeme zřetelně povšimnout několika mostů, které přetínají Vltavu a propojují jednotlivá předměstí.

Již od 60. let devatenáctého století do první světové války se Praha kontinuálně stavebně rozvíjela a formovala jako základ moderního velkoměsta 20. století. Byla to doba velkých obecních projektů, v níž vznikaly nejdůležitější reprezentační veřejné budovy, rozšiřovala se uliční síť a docházelo k technické modernizaci. Praha stále hospodářsky sílila a nadále rostla vlivem průmyslového rozmachu a snažila se o připojení předměstských obcí, jejichž vzájemné soužití bylo komplikované a propojení chatrné. Roku 1881 navrhla pražská radnice připojit Královské Vinohrady, Vyšehrad, Holešovice-Bubny, Smíchov, o rok později pak Karlín, Žižkov a Bubeneč a následně v roce 1883 Nusle, ale jednání vlivem ekonomických nesnází skončila nezdarem. Schválením zemským sněmem byl připojen Vyšehrad v roce 1883 jako VI.

---

<sup>96</sup> <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html>, vyhledáno 11. 4. 2015.

<sup>97</sup> Borovička – Hruža (pozn. 82), s. 61.

pražské město a o rok později Holešovice-Bubny jako VII. pražské město.<sup>98</sup> Další předměstí zůstávala stále správně samostatná, čímž se velmi ztěžovalo jejich komunikační propojení s historickým centrem.<sup>99</sup> Městská správa předložila návrh o rozšíření města o další okrajové obce, ale státní správa a samostatné obce návrhy zamítly. Důvodem byla obava z doplácení na stavebně zaostalé městské jádro a také nespokojenost s automatickým zvýšením daní v případě připojení k Praze. Pro příměstské obce byla rovněž výhodou potravní čára na vnějším obvodu města, kde se platila daň z přivážených potravin.<sup>100</sup>

Hranici v podobě hradeb mezi starým pražským městským jádrem a novými předměstími bylo nezbytné zbourat, aby se usnadnilo propojení a rozšířila uliční síť. Roku 1866 je ve městě oficiálně zrušena funkce pevnosti, ale až v roce 1875 byl odvolán zákaz výstavby v hradebním pásmu.<sup>101</sup> Nevyhovující barokní opevnění se začalo bourat již roku 1873 v oblasti Těšnovského nádraží. Císař jej odmítl darovat městu, a tak se muselo vykupovat od vídeňských vojenských úřadů za velké peníze. Výhodnější tedy bylo vzniklé pozemky rozparcelovat a rozprodat, jak se usnesla městská rada, než do nich dále investovat novou výstavbou, či nějakým velkorysým urbanistickým řešením, jakým byla například vídeňská Ringstrasse.<sup>102</sup> Vojenská správa si kladla podmínku ponechat 20% plochy veřejným sadům, ale tato podmínka dodržena nebyla a zeleň zůstala pouze ve Vrchlického a Švermových sadech a také v místech, kde se nenacházely pozemky pro stavbu vhodné. Vzniklé rozprodané parcely využili majitelé na stavbu výnosných činžovních domů. Regulační plány však byly pouze dílčí a nekoordinované a živelně tak začala růst zástavba bez jakéhokoliv řádu a systému.

Předměstí měla dispozici výpadové silnice, podél níž byly situovány zlomky obydlí se zahradami nebo poli. Mladší obce umístěné v nížinách utvořily zvláštní "jazyky" nebo "paprsky" vybíhající směrem ven od hustě zastavěné plochy města a nezastavěná zelená prostranství mezi nimi pak vnikala hluboko do obce.<sup>103</sup> Patrně je to převážně u obcí na levém břehu Vltavy. [12] Nejvíce se za hradbami rozrostlo předměstí Karlína, přičemž volně navázalo na stávající historickou zástavbu a po pádu hradeb se pak rychle

---

<sup>98</sup> Vlček (pozn. 64), s. 9.

<sup>99</sup> Švácha (pozn. 28), s. 27.

<sup>100</sup> Jaroslav Pacovský, *Historie budovy Národního divadla*, Praha 1983, s. 107.

<sup>101</sup> Borovička – Hrůza (pozn. 82), s. 63.

<sup>102</sup> Švácha (pozn. 28), s. 25.

<sup>103</sup> Antonín Engel, Praha v půdorysném a obrazovém vývoji, in: Václav Vojtíšek – Antonín Engel, *Praha: dvě stati o historickém a stavebním vývoji hl. města Prahy*, Praha 1926, s. 84-90.

rozvinuly také obce Vinohrady a Žižkov za Novým a Starým Městem. Vinohrady, jež byly roku 1879 ustanoveny městem, se volně napojily na Václavské náměstí a ulice směřující z Karlova náměstí a vlivem příznivého terénu se rozšířily k východu. Žižkov, situovaný na svažitém terénu mezi Vinohrady a vrchem Žižkovem, oddělený roku 1875 od Vinohrad a prohlášený za město o šest let později, se rozšířil také směrem na východ podél vídeňské ulice.<sup>104</sup> Snaha urbanisticky sjednotit celé město a regulovat předměstí nastala až v roce 1926.<sup>105</sup> Do té doby probíhal stavební vývoj Prahy živelně a nerovnoměrně.

V šedesátých a sedmdesátých letech 19. století vzniká obrovský boom stavby železnic, které v dopravě neměly konkurenci. Toto období je považováno za železniční horečku, neboť se mohutně budují dráhy, mezi nimiž následně vzniká konkurence a později spolupráce při propojení jednotlivých tratí. V letech 1871–1872 dovolila Pražská spojovací dráha křižování jednotlivých tratí mezi sebou a vzájemné předávání zásilek. To byl zárodek pozdějšího železničního uzlu, rekonstruovaného ve dvacátém století.<sup>106</sup> I když dnešní Hlavní nádraží (dříve Nádraží císaře Františka Josefa) bylo vybudováno mezi lety 1869–1872, již na konci století k odbavování nedostačovalo a muselo být přestavěno. Ve veřejné soutěži uspěl návrh Josefa Fanty, stavbu pak vedl Václav Gregor.<sup>107</sup> Prostor před hlavním nádražním změnil zásadně svoji podobu. Původně se zde nacházela rušná dopravní tepna, zprvu s automobilovou, později také s tramvajovou dopravou. Dnes lemuje nádražní halu rušná tzv. severojižní magistrála vedoucí do Holešovic.

Se stavbou hlavního nádraží je spojen Vinohradský průkop, budovaný od roku 1869 do roku 1871. Definitivní projekt schválený rok před zahájením stavby byl dodatečně změněn na tunel s dvoukolejnou tratí. Stavbu provázely právní potíže, týkající se odkupu pozemků, ale také přírodní komplikace s horninou a vodou. Tato inženýrská stavba byla v té době v Praze první svého druhu a jako naprostá novinka vyvolala řadu reakcí.<sup>108</sup>

---

<sup>104</sup> Borovička – Hrůza (pozn. 82), s. 63.

<sup>105</sup> Vojtíšek – Engel, *Praha: dvě stati o historickém a stavební vývoji hl. města Prahy* (pozn. 103), s. 84-90.

<sup>106</sup> Ivo Mahel, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě II. díl. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby na pražské periferii*, Praha 2013, s. 7.

<sup>107</sup> Poche (pozn. 63), s. 240.

<sup>108</sup> Pavel Schreier, *Železniční stanice Praha hlavní nádraží. Nádraží prezidenta Wilsona*, Praha 1996, s. 18-19.



Počet domů v Praze stále rostl. Mezi lety 1880 a 1890 stoupl až o necelé dva tisíce. Obyvatelé přicházeli do města z vesnic převážně kvůli pracovní příležitosti, kterou Praha poskytovala Praha, coby nejprůmyslovější sídlo monarchie. To se také odrazilo v národnostním složení pražského zastupitelstva. V roce 1888 není v samosprávních orgánech evidován jediný německý zástupce.<sup>109</sup> Nastala tedy příznivá doba pro prosazování českých národnostních zájmů v habsburské monarchii.

Snad největším urbanistickým zásahem do podoby Prahy bylo bourání hradeb a následná asanace části Starého Města a téměř celého Josefova. Systematická demolice hradeb začala v roce 1893 a znamenala definitivní proměnu starého sídla středověkého rázu v moderní velkoměsto.<sup>110</sup> I když v Evropě bylo již bourání nevyhovujícího a významu pozbývajících opevnění v plném proudu, Praha nebyla jedním z posledních měst, kde k němu docházelo. Mnohem větší francouzská Paříž se s hradbami potýkala ještě na počátku dvacátého století. Právě k Paříži se začali architekti a urbanisté ohlížet při řešení pražské asanace. První soutěž na projekt přestavby města byla vyhlášena v roce 1877 a na jejím základě se formovala celá řada nejrůznějších názorů na nové moderní město. Zamýšlelo se vybudovat obchodní čtvrť s přístavem na Vltavě. Vrchní geometr Antonín Hurtig navrhoval provést asanaci celého Starého Města, ponechat jen pár objektů a vytvořit celou novou zástavbu se širokými ulicemi. Ačkoliv by se realizací tohoto plánu skutečně necitelně a nezvratně zasáhlo do historického jádra města, přesto se stal základem pro vznik budoucího definitivního projektu.<sup>111</sup> Asanační zákon o vyvlastnění pozemků vydaný v únoru roku 1893 se stal odrazovým můstkem k plošné demolici celých obytných bloků.<sup>112</sup>

Po schválení asanačního plánu vzniklo 38 samostatných demoličních celků o celkové rozloze 38 ha, z nichž více jak polovina náležela Starému Městu. [13] Dodnes přesně nevíme kolik domů padlo za oběť asanaci, ale počet se odhaduje až na 624. Umělecká komise, jenž vznikla za účelem zachování některých památek, nedokázala svoje zájmy prosadit a nakonec se sama rozpustila. Bourání probíhalo zprvu pozvolna a opatrně, ale od roku 1897 se již naplno rozvinulo a lidé začali protestovat.<sup>113</sup> I významné

---

<sup>109</sup> Vojtíšek – Engel, *Praha: dvě stati o historickém a stavební vývoji hl. města Prahy* (pozn. 103), s. 84-90.

<sup>110</sup> Marie Benešová, *Česká architektura v proměnách dvou století*, Praha 1984, s. 212.

<sup>111</sup> Borovička – Hruza (pozn. 82), s. 69.

<sup>112</sup> Rudolf Wurzer, „Zákon daný dne 11. 2. 1893, Čís 22, ř. z., o vyvlastňování k úpravě asanačního obvodu královského hlavního města Prahy” – Jeho význam pro obnovu měst, in: *Acta Musei Pragensis 93: Pražská asanace, ke 100. výročí vydání asanačního zákona pro Prahu*, Praha 1993, s. 20.

<sup>113</sup> Boněk (pozn. 52), s. 228-242.

osobnosti jako Vilém Mrštík nebo Jan Neruda s asanací nesouhlasili a ohrazovali se proti ní, ale vidina nových výnosných parcel ve městě a moc v rukou úředníků veškeré snahy o zastavení demolic potlačily.

Asanace byla bohužel započata bez zachycení původního stavu, a proto nám jako zdroj informací musí postačit dobové fotografie, kresby a malby. Mnohdy již autoři stačili zaznamenat pouze polorozbořené domy při probíhajících demolicích. Nesmírně cenným je téměř realistický model Prahy od Antonína Langweila (1791 – 1837), vytvořený mezi lety 1826 – 1837, kde můžeme vidět celé Židovské Město, Staré Město, Malou Stranu a Hradčany s částí Nového Města. [14] Podrobně se modelu věnuje Kateřina Bečková v knize *Svědectví Langweilova modelu Prahy* z roku 1996, kde také upozorňuje na některé rozměrové nesrovnalosti. Židovské ghetto bylo oproti ukázce na modelu stísněnější s řadou průchodů a malých uliček a mělo stále ještě středověký ráz, neboť baroko za jeho zdi proniklo jen nepatrně. Život zde byl nesrovnatelně obtížnější a nebylo tedy divu, že se po roce 1849 začali lidé houfně vystěhovávat poté, co císař zrušil zákon o nuceném pobytu Židů v ghettu.<sup>114</sup>

Na Starém Městě zasáhly demolice do oblastí kolem Klementina a do Staroměstského náměstí, jehož severní stěna padla za oběť novému bulváru, dnes Pařížské ulici. Měla to být součást nové diagonály napříč městem. Bouralo se rovněž podél Vltavy a ve větších i menších uličkách, jako byla Liliová, Týnská, Dlouhá a mnoho dalších.<sup>115</sup> I když asanace, kterou měl v ruce magistrát, vzala mnoho cenného a citelně zasáhla do starého neopakovatelného rázu Prahy, přece jen i něco dala. Počal vznikat staroměstský okruh na hranici s Novým Městem jako jeden z hlavních reprezentačních prostor města a také jako komunikační trasa spojující centrum s okolní uliční sítí. Území bývalých hradeb začaly lemovat nové reprezentativní budovy jako bylo Národní muzeum, Státní opera, nová budova hlavního nádraží, a další. Vltavská nábřeží se již mohutně opravují a vzniká taky řada provizorních mostů a lávek, neboť dva velké mosty přestávají stačit. Mezi roky 1876–1878 vzniká podle projektu Bedřicha Münzbergera most Františka Palackého, který zlepšuje spojení s jihem, zatímco nevyhovující řetězový most na Újezd je naopak stržen a nahrazen provizorním mostem dřevěným.<sup>116</sup>

---

<sup>114</sup> Ibidem, s. 214.

<sup>115</sup> Hruža, *Město: Praha* (pozn. 66), s. 250.

<sup>116</sup> Ibidem, s. 248, 255.

Mezi lety 1907 – 1911 proběhla úspěšná jednání s šestnácti předměstskými obcemi o připojení, nebyla však bohužel podložena zákonem, tudíž oficiálně neplatila.<sup>117</sup> Po válce v roce 1918 vznesly správně samostatné obce Karlín, Žižkov, Královské Vinohrady a Smíchov požadavek, aby se mohly přičlenit k Praze a společně tak vytvořily „Velkou slovanskou Prahu.“ Změna v postojích obcí nastala pod vlivem nové politické situace a válečné zkušenosti. Byl ustanoven Výbor pro Velkou Prahu, který projednával rozšíření a správu města. Podnítil vznik Státní regulační komise pro hlavní město s okolím, která pečovala o jednotný stavební rozvoj Prahy.<sup>118</sup> Zákon o přičlenění příměstských obcí byl přijat dne 6. února roku 1920, a na jeho základě se o dva roky později dne 1. ledna oficiálně začlenilo 37 obcí do pražského městského útvaru. Velká Praha se tak tehdy stala 11. největším městem Evropy o rozloze více než 17 000 ha a s počtem obyvatel přes půl milionu.<sup>119</sup> [15]

## 2.2 Asanace Prahy a její dopady na podobu města

Roku 1873 vydal architekt Josef Schulz Pamětní spis spolku inženýrů a architektů královského hlavního města Prahy, kde formuloval zásady úprav a rozšiřování města<sup>120</sup> a podrobně zde popsal opatření nutná, pro regulaci stávající i nové zástavby. Jeho úvahy byly nesmírně progresivní a jsou platné v podstatě dodnes. Svoji teorii o ideální podobě sídelního útvaru založil na symbióze moderního technického vybavení, jakým je kanalizace, osvětlení, průmyslové budovy apod. s přírodou reprezentovanou vodním tokem a zelení. Již věta: „*I přesvědčilo se pak obyvatelstvo, že jen tehda může zdárně prospívati, když dostatek světla a čistého vzduchu má; když v městě neschází vody pitné a k jiným potřebám, a když procesem lidského žití způsobené výměty nejkratší cestou a v nejkratší době se odstraní.*“<sup>121</sup> nám dokládá, že Schulzův názor byl podložen zkušeností získanou v dřívějších letech a rovněž, jak sám uvádí, z jiných evropských měst, jakými byla Vídeň, Paříž, Pešť, Berlín, Drážďany a další, které byly ve vývoji oproti Praze pokrokovější. Čemu věnoval Schulz nemalou pozornost byl požadavek na vytvoření regulačního plánu, za jehož účelem doporučoval vypsát veřejnou soutěž,

<sup>117</sup> Vlček (pozn. 64), s. 9.

<sup>118</sup> Michal Švec, *Komunální politika ve Velké Praze: Obecní volby, politické strany a zvolené orgány v letech 1923-1938*, Praha 2012, s. 16-18.

<sup>119</sup> Vlček (pozn. 64), s. 10.

<sup>120</sup> Archiv hlavního města Prahy, Josef Schulz, *Pamětní spis stran upravení a rozšíření království českého hl. města Prahy*, Praha 1873, sign. F 2280/17.

<sup>121</sup> Vlček (pozn. 64), s. 4.

neboť rozšiřování města je veřejným podnikem. Uvažoval rovněž nad nezbytností najít vhodné náhradní pozemky pro vybudování sadů poté, co jejich existence vlivem rušení bašt mizela. Vše, čeho se vlivem správného přístupu k regulaci a propojení předměstí s vnitřním městem docílí, pak podle Schulze povede k lepším zdravotním poměrům, rozvoji, obchodu, podnikání, větší bezpečnosti a v neposlední řadě nabytí krásy. Jak dále uvádí, důležitost estetické stránky jde ruku v ruce s působením architektury, která mimo jiné přispívá k obrazu Prahy. Nejen hospodářsky, ale i vzhledem se můžeme rovnat velkým evropským městům, pokud dosáhneme jejich úrovně v počtu honosných reprezentačních veřejných budov. Nové budovy, ale také ty staré, pokud se na ně nahlíželo s dostatečnou úctou a opatrností, mohly dát rozvoji města neopakovatelný ráz. Sám Schulz ve spise poukazuje na to, že: „*Všecko toto upravování (má na mysli regulaci zástavby, uliční sítě a průmyslových předměstí) musí se však v takovém způsobu dít, že stávající podmínky historické neporušeny zůstanou a v úplný souhlas s okolím se uvedou, jakž toho jich cena umělecká a historická vyžaduje.*”<sup>122</sup>, což je úvaha velmi progresivní a stává se předzvěstí budoucí památkové péče. Bohužel právě o dvacet let později od vydání Pamětního spisu, v době, kdy v Praze probíhala asanace a mělo být nepsaným pravidlem, že se k památkám bude přistupovat s ohledem na jejich historickou hodnotu, se Schulzovou myšlenkou nikdo odpovědný neřídil a charakteristický ráz starobylé Prahy tím byl navždy porušen.

Již zmiňovaná asanace se stala jednou z největších urbanistických zásahů do podoby Prahy. Její realizace byla ve své době nevyhnutelná - zvyšující se počet obyvatel ve vnitřním městě, stoupající počet domů, katastrofální hygienické podmínky v Židovském Městě - to vše si vynucovalo urgentní řešení. Ačkoliv se nám dnes tak razantní a devastační zásah do podoby města zdá nesmyslný, tehdy na něj obyvatelé nepohlíželi příliš negativně a stavěli se k probíhající situaci spíše pozitivně nebo neutrálně. Ve výjimečných případech se vyskytly stížnosti majitelů asanovaných domů a k rozsáhlosti asanace se vyjádřili negativně i významné osobnosti a členové umělecké komise, kterými byli například starosta Jan Podlipný, architekti Bohumil Hypšman a Zdeněk Wirth a další, ustanovené za účelem zachování historicky cenných památek.

---

<sup>122</sup> Ibidem, s. 5.

Demoliční práce v centru Prahy se nejvíce dotkly Josefova, tedy bývalého Židovského Města, administrativně přičleněného roku 1851 k Praze (tento údaj se v různých publikacích liší).<sup>123</sup> Jednalo se o malou čtvrť vtěsnanou na severozápadě do Nového Města jejíž poloha v ohybu řeky dávala místu nezaměnitelný ráz. Josefov si poměrně dlouho ponechával charakter středověkého města, změna ale přišla na přelomu 18. a 19. století pod vlivem stavebního rozvoje.<sup>124</sup> Do poloviny devatenáctého století prodělával určitou krizi způsobenou stavební stagnací, ale jakmile byla židům v roce 1852 udělena větší práva a zrušen zákon o nuceném pobytu ve městě, začali se postupně vystěhovávat z Židovského do okolních Měst a sociální rozdíly se prohlubovaly a projevovaly navenek. V okolí Josefova vznikaly židovské kolonie (např. Kaprova a Platněřská ulice), kde se ve vytypovaných domech usidlovaly bohatší rodiny nebo ty, jež se už do židovského ghetta nevešly.<sup>125</sup> Přesto byla přelidněnost uvnitř Josefova kritická, hygiena mizivá a čtvrť se tak stávala zdrojem epidemií a hrozbou pro okolní pražská Města. Řešením této situace se měla stát asanace nebo-li ozdravení, jež se později změnilo v ničení. Dalším důvodem k asanaci byla dále také modernizace města, podpora stavebního ruchu a podnikání s nově vzniklými parcelami. Od roku 1889 nabývala stavební činnost stále větší nezávislost, neboť zemskému úřadu podléhala pouze hospodářská opatření. V roce 1883 byl ustanoven stavební úřad, který se postupem času rozrostl a jeho vliv stále sílil.<sup>126</sup>

Prvním krokem k asanaci bylo nařízení z roku 1886, které uložilo přilehlým obcím zpracovat přesný polohopisný plán s rozdělenými územími a jejich stavebním využitím. Šířka hlavních tříd byla stanovena na 20 m, bočních na 17 m a postranní na 14 m. Na základě tohoto určení se začaly ve městě vytyčovat regulační čáry bez ohledu na historicky cenné objekty v jejich ose. Výška říms pak měla dosahovat 24 metrů, bez ohledu na výšku okolních starších budov. Roku 1870 vydal Alfréd Hurtig polohopisný plán Prahy, jež je cenným dokumentačním zdrojem pro studování podoby města před zahájenou asanací.<sup>127</sup> [16] Ve veřejné soutěži na projekt asanace Zderazu a Podskalí, tedy dvou částí Nového Města, zvítězili roku 1887 inženýři Alfréd Hurtig, Jan Heide a Matěj Štrunc a jejich návrh stal podkladem pro pozdější asanační plán

---

<sup>123</sup> Arno Pařík, Židovské Město Pražské, přehled stavebního vývoje do poloviny 19. století, in: *Acta Musei Pragensis 93: Pražská asanace: ke 100. výročí vydání asanačního zákona pro Prahu*, Praha 1993, s. 14-18.

<sup>124</sup> Hana Volavková, *Zmizelá Praha, Židovské město*, Praha-Litomyšl 2002, s. 48-49.

<sup>125</sup> *Ibidem*, s. 50-58.

<sup>126</sup> Václav Ledvinka (ed.) et al., *Osm století pražské samosprávy* (kat. výst), Clam-Gallasův palác v Praze 2000.

<sup>127</sup> Hruža, *Město: Praha* (pozn. 66), s. 223.

Josefova a Starého Města.<sup>128</sup> S demolicemi se začalo ve zderazské oblasti. V 90. letech tu došlo k mohutným terénním úpravám a vrch Zderaz tak zanikl. Tímto počinem mohla být Hurtovská ulice (dnešní Resslerova) prodloužena až k břehu Vltavy. Další úpravou bylo rozšíření Riegrova nábřeží (dnešní Masarykovo) a vybudování mostu Legií podle projektu Antonína Balšánka, Josefa Janů a Jiřího Soukupa. Ve Vojtěšské čtvrti, která byla spíše farním okresem, padlo za obět' asanaci na tři sta domů a zmizely uličky Štítovská a Šerlinská.<sup>129</sup> [17]

Ve dnech 11. a 18. listopadu 1892 byla ustanovena asanační komise, která měla za úkol vyprojektovat plán asanačního obvodu, vyznačit regulační čáry a uskutečnit za pomoci techniků, architektů a finančních poradců přípravné práce. Za tímto účelem zřídila komise asanační kancelář.<sup>130</sup> Dne 11. února 1893 vešel v platnost „Zákon o vyvlastňování k úpravě asanačního obvodu královského hlavního města Prahy,“<sup>131</sup> který uvedl plány k přestavbě města do pohybu. Ve veřejné soutěži uskutečněné mezi lety 1882 – 1886 vyšel vítězně projekt Alfréda Hurtiga (viz kapitola 2.1), který se stal základem pro pozdější regulační plán, jež pojímal celý Josefov a část Starého Města. Bourání bylo zahájeno v roce 1896 a dotklo se bohužel také urbanisticky cenných souborů a historicky cenných budov, které se nepodařilo ušetřit kvůli složitým vlastnickým poměrům.<sup>132</sup>

Inspirací pro přestavbu Prahy v moderní velkoměsto se stala Paříž se svými širokými reprezentativními bulváry, ale také Budapešť, jež se v té době mohutně stavebně rozvíjela. Pro novou Mikulášskou třídu (dnešní Pařížská ulice) byla vzorem Andrásyho reprezentativní budapešťská třída.<sup>133</sup> [18] Vzhled Pařížské ulice měl umocňovat monumentální most Svatopluka Čecha, vedoucí na Letnou, od projektantů Jana Kouly a Jiřího Soukupa.<sup>134</sup> [19] Pokračovat měl průkopem do Bubenče, na jehož realizaci byly vyhlášeny dvě neúspěšné soutěže roku 1901 a 1909.<sup>135</sup> Pařížská třída, budovaná

---

<sup>128</sup> Švácha (pozn. 28), s. 28.

<sup>129</sup> Jan E. Svoboda – Zdeněk Lukeš – Ester Havlová, *Praha 1891–1918. Kapitoly o architektuře velkoměsta*, Praha 1997, s. 58-59.

<sup>130</sup> Archiv hlavního města Prahy, *Věstník obecní královského hlavního města Prahy*, sign. 1894-1896.

<sup>131</sup> Wurzer, „Zákon daný dne 11. 2. 1893“ (pozn. 112), s. 20-29.

<sup>132</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129), s. 15.

<sup>133</sup> Václav Ledvinka (ed.) et al., *Praha–Viedeň. Dvě evropské metropole v běhu staletí* (kat. výst.), Clam-Gallasův palác v Praze 2004.

<sup>134</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129), s. 17.

<sup>135</sup> Ledvinka (ed.) et al., *Praha–Viedeň. Dvě evropské metropole v běhu staletí* (kat. výst.) (pozn. 133).

v letech 1901–1907, se setkala s kritikou již v době svého vzniku. Odsuzována byla pro svoji konzervativnost a nerespektování pražského vkusu.<sup>136</sup>

Stavební práce v asanovaných částech Prahy probíhaly téměř nepřetržitě od roku 1897 do 1917. Zamýšleno bylo ponechat pouze některé historicky ceněné budovy a ačkoliv se Umělecká komise, ustanovena za účelem památkové ochrany (více v kapitole 1.) snažila o záchranu nejen urbanistických celků, ale i jednotlivých památek, jejichž hodnota spočívala v půdorysu, výzdobě nebo poslání přesto se jí podařilo uhájit jen hrstku staveb. Z původní komise, jež se po marných pokusech uhájit své zájmy rozpustila, vznikl Klub za starou Prahu, o jehož činnosti nás podrobně informuje *Jubilejní sborník: Sto let Klubu za starou Prahu 1900–2000*, vydaný roku 2000 v Praze. Z dochovaných svědectví klubu se nám může zdát, že jeho snaha o záchranu jak celých ulic tak i jednotlivých domů na Starém Městě byla naprosto marná, opak je pravdou - něco se přece jen zachránit podařilo. Platnost asanačních zákonů se pravidelně prodlužovala, což umožňovalo pokračovat v demolicích nepřetržitě. Roku 1906 byl schválen upravený návrh na asanaci Nového Města. Nejvíce se změny měly dotknout ulic Anenské a Týnské, která však nakonec byla asanována jen z části a Melantrichovy ulice, která ale byla ušetřena. Barokní Pachtovský palác se podařilo zachránit jen díky zpomalenému stavebnímu tempu, stejně jako tomu bylo v případě okolí Anežského kláštera. Neúspěch zaznamenal Klub za starou Prahu se svou námitkou proti rozšíření Perštýna, jež byl prý důležitou komunikací do Spálené ulice.<sup>137</sup> Hlavní slovo v rozhodování o zachování historických památek měl spolu s městskou radou také architekt Jan Sakař, který byl povolán jako poradní hlas v otázce řešení nově vzniklých ulic, prostranství a parcel. Je zajímavé, že se v některých případech zasazoval o poměrně radikální ničení, ačkoliv městská rada se již držela zpátky.

Nekompromisním odstraňováním historické zástavby utrpěl nejen Josefov, ale také značná část Starého Města. Pouze staré fotografie a kresby, jež ukazují nejen původní stav budov, ale také průběh bourání a nové výstavby nám dokládají jak vypadala Praha před započítím asanace. Na místě Židovského Města, z něhož nezůstalo nic původního vyjma šesti synagog, hřbitova a radnice, vyrostly nové veřejné budovy a to Uměleckoprůmyslové muzeum, filozofická fakulta Univerzity Karlovy

---

<sup>136</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129), s. 17.

<sup>137</sup> František Kašička, Regulační plán Starého Města v roce 1904, in: *Sto let Klubu za starou Prahu 1900–2000: Jubilejní sborník*, Praha 2000, s. 94-99.

a Rudolfinum.<sup>138</sup> [20] Asanací vznikly rovněž nové přímé ulice, původní síť ulic byla změněna a mnoho obytných bloků prolomeno za účelem vytvoření nové třídy, jak tomu bylo například v případě Pařížské ulice. Radikální zásah do historického jádra tedy Praze přinesl i řadu nových a cenných hodnot, ale původní ojedinělý ráz, charakterizovaný převážně malými křivolakými uličkami v Josefské čtvrti, zmizel. Padlo zde okolo stovky domů, jež na okrajích čtvrtě měly podobu venkovskou s pavlačovým ochozem a v centru byly blokové s vnitřním obestavěným dvorem. Malebnost jim dodávaly četné průjezdy a podchody.<sup>139</sup>

Stavbou nových veřejných budov se často vyřešila komplikovaná regulace uvnitř města. Takovým příkladem je Obecní dům na Josefském náměstí (dnes náměstí Republiky), jehož stavba probíhala mezi lety 1905–1912. Zvolenou parcelu po bývalé kadetní škole u Prašné brány dříve zakoupila Živnostenská banka pro Čechy a Moravu a nabídla její část městské radě k odprodeji.<sup>140</sup> Nepřítelem výstavby nového domu v blízkosti Prašné brány byl bývalý starosta Jan Podlipný (člen Umělecké komise), který celou akci označil za „hazard s vlasteneckým citem“ a odmítavě se také stavěl k dalšímu zadlužování pražské obce. Parcelaci pozemku se však vyřešila regulace Josefského náměstí, jež bylo nejtěžším regulačním bodem Starého Města a vyšším cílem celého projektu bylo i přenesení českého společenského života na německé Příkopy.<sup>141</sup>

Asanace a regulace zastavěných ploch skončila na Vyšehradě v roce 1915, kde se uplatnila myšlenka tzv. zahradního města.<sup>142</sup> Ačkoliv byl zásah do podoby Prahy nemalý, přece jen nešlo o tak razantní ničení a změnu, jakou prodělala například Paříž. Stále nám zůstalo z původního intravilánu uvnitř města dost cenných prostranství a budov. Asanace sice byla zásahem do tradice města, ale nezničila jeho tvar, historická náměstí (výjimkou je pouze Staroměstské náměstí) a uliční síť na levém břehu Vltavy. Dala nám ale i mnoho cenných objektů a převážně poskytla neocenitelné zkušenosti, které lze uplatnit do budoucna. Mimo jiné podnítila asanace také ochranu památek.

---

<sup>138</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129), s. 15.

<sup>139</sup> Volavková, *Zmizelá Praha, Židovské Město* (pozn. 124), s. 50-58.

<sup>140</sup> Hana Svatošová – Václav Ledvinka, *Město a jeho dům: Kapitoly ze stoleté historie Obecního domu hlavního města Prahy (1901-2001)*, Praha 2002, s. 75.

<sup>141</sup> *Ibidem*, s. 77-79.

<sup>142</sup> Hruža, *Město: Praha* (pozn. 66), s. 260-261.



## 3. Urbanistická typologie

### 3.1. Zastavovací soustavy

Rozložení budov na určitém vymezeném územním celku, jejich orientace vůči okolí, vzájemný vztah, intenzita a hustota zástavby se označuje jako zastavovací systém nebo zastavovací soustava.<sup>143</sup> Jan Krásný ve své publikaci *Základy urbanismu* charakterizuje zastavovací soustavu jako seskupování prvků do základních skladebních celků, přičemž se u nich liší výškové poměry (vzniká výškové zónování) a směrové poměry (vznikají směrové osnovy). Dále uvádí, že soustava se vztahuje ke struktuře města, přírodním podmínkám, programu výstavby, požadované účelnosti a kultuře obytného prostředí.<sup>144</sup>

Nepravidelná zástavba vznikala pouze v románském období. Do pravidelných tvarů se začala vyměřovat až ve středověku a utvářel se tak koridorový zastavovací prvek (koridorové ulice). Vesnice a malé osady, situovány podél hlavní komunikace rostly živelně výstavbou různorodých (výškově i půdorysně) obytných domů. Pro devatenácté století byla charakteristická šachovnicová zastavovací soustava, tedy uzavřená obvodově obestavěná bloková zástavba na pravidelném pravoúhlém půdoryse, typická pro bytovou výstavbu.<sup>145</sup> V druhé polovině devatenáctého století utvářeli podobu města městští techničtí úředníci, kteří zástavbu koncipovali buď v diagonálních systémech s hvězdicovitými náměstími anebo mechanicky aplikací šachovnicového půdorysu, zkrášlovaného radiálními třídami.<sup>146</sup> Ve 20. století byly pak objekty řazeny volně, diferencovány podle svých funkcí a zastavovací soustavy měly až schematickou pravidelnost.<sup>147</sup>

Pražská Města vznikala postupně nepravidelným zastavováním. Domy a paláce se stavěly tam, kde to terén umožňoval a nerovnoměrně osídlená území dávala městu jeho originální ráz a tvar. Zástavbu uvnitř města svazovaly hradby a rostoucí počet obyvatel způsoboval, že se i ta nejmenší volná území počala zastavovat. Výhodnými se staly prostory vzniklé v místech zbořených klášterů a kostelů, zrušených při josefínských reformách na konci osmnáctého století. Vklíněné Židovské Město uvnitř Prahy oddělené od Starého Města hradbou se snažilo při svém vnitřním růstu ukořistit

---

<sup>143</sup> Hrůza, *Slovník soudobého urbanismu* (pozn. 2), s. 289.

<sup>144</sup> Krásný (pozn. 1), s. 52.

<sup>145</sup> Hrůza, *Slovník soudobého urbanismu* (pozn. 2), s. 289.

<sup>146</sup> Zatloukal (pozn. 22), s. 28.

<sup>147</sup> Hrůza, *Slovník soudobého urbanismu* (pozn. 2), s. 289.

jakékoliv sebemenší místo jež by ještě bylo možné zastavět. Postupně tak mizela veřejná prostranství u kostelů a náměstí se zmenšovala. V době velkého nárůstu počtu obyvatel, převážně v druhé polovině devatenáctého století, se obytná zástavba stále více zhušťovala a bydlení na malém území například páté pražské čtvrti se stalo neúnosným. Kritická situace příliš husté zástavby podél malých úzkých uliček vyvrcholila plošnou asanací na konci devatenáctého století.

Zástavba v samotných pražských městech se vlivem stavební stagnace v první polovině devatenáctého století příliš nezvětšila. Byly prováděny pouze malé lokální regulace a docházelo spíše k přestavbě a úpravě domů, případně ke stavbě nových domů na místě zbořených nevyhovujících staveb. Zato předměstí počala v průběhu devatenáctého století rapidně růst a zde již můžeme registrovat specifickou zastavovací soustavu, kterou byla nejvíce rozšířená šachovnice. Zastavovací soustava v pražských Městech měla k šachovnici blízko, převážně na Novém a Starém Městě, ale parcely nebyly přesně vyměřeny a urbanistická koncepce dostatečně stanovená a dodržena, proto nové obytné domy a sakrální i církevní budovy vznikaly víceméně nahodile.

Nejstarším pražským předměstím, založeným na pravidelném šachovnicovém půdorysu, byl Karlín. Výhodné rovinné území za Poříčskou branou bylo ideální pro svůj snadný přístup k Vltavě, jejíž vodu potřebovali jak obyvatelé, tak průmysl.<sup>148</sup> Na území bývalého Špitálského pole (podle špitálu křižovnického řádu) vznikaly původně jednotlivé osady, různě pojmenované. [21] O stavebním vývoji Karlína nás podrobně informuje Timotheus Čestmír Zelinka v knize *Pražská předměstí, život za pražskou hradební zdí*.<sup>149</sup> Myšlenka založit za hradbami předměstskou obec na základě přesného regulačního plánu vznikla na základě žádosti manželů Hvězdových o povolení stavby dvou domů před Poříčskou branou. Zemské stavební ředitelství, kterému byla věc postoupena, mělo k situaci jisté připomínky a ani zemské gubernium v čele s Františkem Nesslingerem nesouhlasilo s nestejným růstem obce. K problematice Karlína se Nesslinger vyjádřil takto: „*Neplánovitým zastavováním se poškozuje území kolem hlavního města.*”<sup>150</sup> Na základě rozhodnutí o vytvoření regulačního plánu byla svolána komise, jež stanovila požadavky na regulaci zástavby. Úkolem bylo vymezit rozhraní mezi půdou nové obce a sousedy, určit zastavitelné

---

<sup>148</sup> Hruza, *Urbanismus světových velkoměst* (pozn. 81), s. 88.

<sup>149</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 49.

<sup>150</sup> Ibidem.

plochy a plochy k osídlení. projekt předložený Dvorní vídeňské kanceláři byl schválen 23. června 1817 a na severním území za Poříčskou branou vznikla zástavba klasicistního typu (v duchu osvícenského urbanismu) na půdorysu pravidelných obdélníků, se třemi hlavními komunikacemi, rozlehlým náměstím a řadou příčných ulic. Bloky pavlačových domů, které mají dvě až tři patra, jsou skutečně nezvykle široké a mají prostorný dvůr. Zprvu probíhala stavba nových budov pouze na východní straně od náměstí, ale po prohlášení Prahy otevřeným městem se zástavba rozšířila i na západ. Roku 1903 byl Karlín prohlášen za město a od roku 1910 už se příliš nerozšiřoval.<sup>151</sup> Dnes se již území Karlína nemůže dále zvětšovat. Zůstalo uzavřené mezi Vltavou na severu, Novým Městem na západě, Žižkovem na jihu a Libní na východě.

Typ šachovnicové zastavovací soustavy, uplatněné při výstavbě Karlína, nemá v Praze obdoby, a proto je od roku 1993 vyhlášena městskou památkovou zónou. Plán Karlína z druhé poloviny devatenáctého století nám jasně ukazuje charakter širokých striktně pravoúhlých bloků, obklopených zelení. [22] Jsou řazeny pravidelně vedle sebe, oddělené přímočarými pravoúhlými ulicemi ústícími do okolních obcí. Osu celého urbanistického komplexu tvoří tři hlavní komunikace – Sokolovská (původně Královská) [23] , Pernerova (původně Žižkova) a nakonec Křižíkova (původně Palackého).<sup>152</sup> Hlavní Karlínské náměstím vzniklo vyjmutím bloku domů, menší Lyčkovo náměstí mělo podobný původ, bylo ale na rozdíl od hlavního situované uprostřed mezi třemi bloky domů a Křižíkovou ulicí. Každé náměstí dostalo stromovou výsadbu a na Karlínském náměstí byl umístěn kostel Cyrila a Metoděje. Na neregulovaných okrajích obce rostly tovární haly, které byly později zdrojem ekologických problémů. Nejstarší východní část obce už do klasicistní regulace nespadá. Nachází se zde nejstarší památka obce - Invalidovna vystavěná ve třicátých letech osmnáctého století.<sup>153</sup>

Důvodem růstu počtu obyvatel na předměstích byl rozmáhající se průmysl. Výhodná území poblíž Prahy, ale lacinější a neomezená hradbami, poskytovala dostatek příležitostí ke stavbě továren, jakými byly například kartounky, strojní továrny, pivovary a další. Dělníci se na předměstí začali stěhovat z okolních vesnic či měst za prací a levnějším bydlením, než jaké poskytovala Praha. Pro podnikatele se území

---

<sup>151</sup> Vlček (pozn. 64), s 603.

<sup>152</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129), s. 142-143.

<sup>153</sup> *Ibidem*, s. 143.

za hradební zdi stávala zdrojem příjmů z nových činžovních domů, které se zde počaly hojně stavět. V Karlíně a Smíchově a později také v Libni začal průmysl prosperovat především kvůli výhodné poloze na rovině a v blízkosti řeky, na níž byl závislý. Na Smíchovském předměstí, situovaném na jih od města na západním břehu Vltavy, však zástavba vznikala neplánovitě a nevyvstala tu snaha jakkoliv regulovat a urbanisticky sjednotit obec. Původně se na území Smíchova nacházela zelená plocha, pro kterou se mu říkalo "V Zahradách". Osou celého urbanistického celku byla třída Kinských (dnešní Štefánikova ulice). [24] Komunikační propojení s Prahou bylo zprostředkováno Palackého mostem z osmdesátých let, na nějž navazovala Lidická ulice.<sup>154</sup> Také zmiňovaná Libeň položená u ohybu řeky, na jejímž území byly původně vinice s malými usedlostmi, vznikala živelně bez zastavovacího plánu. Na rozdíl od ostatních obcí si stále zachovávala vesnický ráz, patrně kvůli svojí vzdálenosti od Prahy.

Obec Holešovice, ležící na sever od Prahy za ohybem řeky, byla původně rybářskou osadou se zahradami a vinicemi a poskytovala výhodné parcely pro stavbu továren. První zde vznikla v roce 1923.<sup>155</sup> Spojením s Bubny, situovanými kolem bubenského dvora, zvětšily Holešovice dvojnásobně svou rozlohu a továren výrazně přibýlo. Od šedesátých let začal mohutný stavební rozvoj, podpořený převážně komunikačním spojením s Prahou. Napomohl mu nový visutý most Františka Josefa postavený v roce 1868 a prodlužující staroměstský okruh. Za zmínku stojí také železniční viadukt od Negrelliho ještě z první poloviny devatenáctého století.<sup>156</sup> [25] Roku 1869 vznikl regulační plán pro Holešovice, který vytyčil zastavěné území od dnešní ulice Dukelských hrdinů k Letenskému náměstí. Vznikala zde bloková zástavba jedno až dvou patrových domů. [26] Druhý holešovický regulační plán z roku 1881 zahrnoval východní oblast obce, kde na jeho základě vznikla bloková zástavba obytných domů a kolonie dělnických domů, i přes svou pozoruhodnost později zbouraná.<sup>157</sup> Od sloučení s Prahou v roce 1884 se stavební tempo v tomto území ještě zvýšilo a započala mimo jiné i technická modernizace.<sup>158</sup>

---

<sup>154</sup> Ibidem, s. 212.

<sup>155</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 29-38.

<sup>156</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129), s. 169.

<sup>157</sup> Vlček (pozn. 64), s. 423.

<sup>158</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 72-74.

Mezi bloky domů na holešovickém předměstí můžeme spatřit malé zelené ostrůvky, jakési předzahrádky, jež byly velmi oblíbeným místem pro rekreaci bohatších obyvatel Holešovic. Zeleně na území obce však mnoho nenajdeme. Na rozdíl od Vinohrad zde byla snaha ukořistit co nejvíce výnosných parcel pro stavbu dělnických domů. Charakter blokové zástavby je nepravidelný. Mezi různě velkými bloky pavlačových domů vznikají nepravidelné ulice, někdy přímé, někdy diagonální. Opět se tu však setkáváme s typem šachovnice a stejně jako v případě Karlína a Smíchova s uzavřenými bloky domů, s dvorem uprostřed.

Specifikou Prahy jsou obce Žižkov a Vinohrady za hradební zdi Nového Města. Původně zde byla oblast vinic s malými viničními budovami a zemědělskými usedlostmi. Pro svůj nevýhodný kopcovitý terén zůstávala dlouho nezastavěnou plochou, kde se zakládaly pouze rozlehlé zahrady, jež se staly oblíbeným rekreačním místem pro měšťanstvo. Část původních Zdekauerových zahrad je dodnes součástí Riegrových sadů na Vinohradech. Severovýchodní část viničních vrchů, kde je situován Žižkov, se počala zastavovat jiným způsobem než jihozápadní část s Vinohrady. Rozsáhlé území obou částí se nazývalo Královské Vinohrady. [27] K rozdělení na severní Žižkov a jižní Vinohrady se přikročilo dne 16. července 1875.<sup>159</sup> Zatímco Žižkov byl sídlem převážně pro dělnický lid a nižší vrstvu obyvatel, Vinohrady osidlovala střední třída úředníků, tudíž se schéma zastavovací soustavy obou obcí muselo nutně lišit. Stavební rozvoj Žižkova byl rychlejší a mohutnější než tomu bylo u Vinohrad. Výstavba obytných domů v uzavřených blocích, koncipovaných do šachovnicové zastavovací soustavy, probíhala na základě regulačního plánu z roku 1873, vyprojektovaného Alfrédem Hurtigem. Tento plán byl později urbanistou Maxem Urbanem kritizován pro svou až nesmyslnou nepravidelnost. Urbanistický rozvoj skončil v devadesátých letech devatenáctého století, kdy se definitivně ustanovil půdorys obce.<sup>160</sup> Podoba Žižkova zůstává až do roku 1911 nezměněna. Až následně se byty a domy modernizují a jejich úroveň se zlepšuje.<sup>161</sup> Bloky činžovních domů jsou k sobě těsně přimknuty a mezi nimi nalezneme jen úzké uliční prostory. Hustá zástavba Žižkova kontrastuje nejen s rozlehlou koncepcí Karlína, ale také s jižními Vinohrady, jejichž bloky domů nejsou tak stísněné a nepravidelně tvarované. [28] Rovněž žižkovská náměstí se svým malým tvarem a stísněností uvnitř zástavby

---

<sup>159</sup> Ibidem, s. 63.

<sup>160</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129), s. 132.

<sup>161</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 63-66.

od vinohradských liší. Při výstavbě hrál zásadní roli kopcovitý reliéf, který bránil vedení přímočarých ulic, jak tomu bylo například v Karlíně. To je také příčina toho, proč je Žižkov tvořen diagonálními a zalomenými ulicemi mezi nestejně velkými bloky domů, jejichž výška je v poměru k šířce ulic až katastrofální. Do čtvrti tak proniká jen nepatrně světla. [29]

Naproti tomu Vinohrady, jejichž zástavba se vyvíjela pomaleji než v sousední obci, mají ulice přímočařejší a širší s množstvím zeleně a světla. Obytné bloky jsou větší a pravidelnější s domy ve stejné výškové hladině. Mezi ulicemi Slezskou a Vinohradskou bychom našli bloky činžovních domů stejně velké s geometricky pravidelnou uliční sítí. [30] Jak již bylo řečeno, složení obyvatelstva se na Vinohradech od okolních příměstských obcí lišilo. Požadavky úředníků na komfortnější bydlení daly vzniknout nejen širším domovním blokům, ale také zeleným plochám mezi nimi. Vyjmutím dvou bloků uprostřed zástavby vznikly Čechovy sady v pravidelném obdélníkovém tvaru. Pozůstatkem původních vinic a zahrad jsou potom Riegrovy sady na hranici s Žižkovem. V roce 1873, kdy se začalo s bouráním hradeb, byl schválen první regulační plán.<sup>162</sup> Zajímavou mladší urbanistickou koncepcí je vilková čtvrť, jejíž osu tvoří ulice Dykova, Hradešínská a Na Šafránci. Domy zasazené v jednotlivých zahrádkách lemující ulice jsou poskládané pravidelně vedle sebe nebo střídavě a jejich schéma můžeme označit za koridorovou zastavovací soustavu, i když ne zcela typickou.

Typ koridorové zastavovací soustavy, jež se vyznačuje horizontálním postavením domů podél komunikace, a to buď přímočarým nebo střídavým, se s různými obměnami začal vyskytovat až u mladších čtvrtí a používán byl především v urbanistických koncepcích sídlišť dvacátého století. Nalezli bychom jej například ve Vršovicích, Strašnicích, Dejvicích a na jižním okraji Prahy. Zastavovací soustavy devatenáctého století se tedy téměř neodchýlily od oblíbeného typu šachovnice, jež se uplatňoval také v hlavních evropských městech, jakými byla Vídeň, Paříž, Berlín a Bratislava. Ta prodělávala velmi podobný vývoj jako Praha, jak nás o tom informuje Emanuel Hruška ve své knize *Vývoj Stavby Miest*.<sup>163</sup> Bratislavská předměstí počala růst, stejně jako v Praze, na základě průmyslového rozvoje. Ale ještě na konci devatenáctého století je tvoří jen chudé průmyslové periferie. Uvnitř historického jádra města se nové urbanistické koncepce netvoří a zástavba, jež má do schématu šachovnice daleko, stále

---

<sup>162</sup> Svoboda – Lukeš – Havlová, *Praha 1891–1918* (pozn. 129) s. 115.

<sup>163</sup> Emanuel Hruška, *Vývoj stavby miest*, Bratislava 1961, s. 194–195.

houstne. Již od roku 1846 podniká město první hygienická opatření, která později vyvrcholí lokálními asanacemi a systematickou přestavbou jižní části města.

Bratislavská zástavba se na první pohled od té pražské liší svým charakterem. Předměstí, která se na počátku dvacátého století rozvíjela převážně směrem na severovýchod, nemají typickou šachovnicovou zástavbu, ale tvoří ji různé druhy soustav, zasazených do bohaté zeleně. Kromě koridorových soustav a občas také pravidelných bloků, charakteristických pro šachovnici, zde najdeme také řádkové zastavovací prvky, vyznačující se vertikálním posazením budov směrem ke komunikaci. Na severozápadě Bratislavy má zástavba charakter vilové čtvrti, jako např. na pražských Vinohradech. Velká zelená plocha, plná křivolakých uliček s jednotlivě domky je téměř městskou oázou. Podle architektonického stylu budov se patrně jedná o novou urbanistickou koncepci, jejíž charakter utváří kopcovitý terén. [31]

Vídeň a Berlín jsou svou městskou zástavbou Praze blízké. V obou městech vznikala v polovině devatenáctého století, kdy docházelo k realizacím velkých urbanistických projektů (zmíněny v první kapitole), šachovnicová zástavba s uzavřenými nebo polootevřenými bloky činžovních domů. Ve Vídni se přikročilo k regulaci nejen předměstí, ale i historického jádra, proto zde najdeme pravidelnou šachovnicovou strukturu s přímočarými ulicemi, které ústí do prostoru okružní třídy se zelení. Uvnitř města bychom jinak více zeleně hledali marně. Hustá zástavba, která mnohdy vypadá jako mříž složená z pravoúhlých ulic, vyplňuje celou hmotu uvnitř i vně okružní třídy. [32]

Berlín byl ve svém urbanistickém konceptu Vídni hodně blízký. S Prahou jej můžeme srovnávat převážně ohledně typu zastavovací soustavy. Byla jí opět šachovnice, jenž se uplatňovala na celém předměstském území na základě regulačního plánu inženýra Jamese Friedricha Ludolfa Hobrechta (1825–1902). [33] Jeho plán byl schválen v roce 1862 a ve své zrealizované podobě fungoval až do roku 1918, kdy kvůli rapidnímu růstu počtu obyvatel již nedostačoval.<sup>164</sup> Hobrecht navýšil velikost obytných bloků, ulice navrhl ve všech místech stejně široké a vypustil z městského prostoru zeleň. Široké bloky budov se neujaly jako užitečné a počaly se dělit na úzké, hluboké parcely, za nimiž vznikaly "zadní dvory", využívané následně jako sklady, k řemeslné výrobě a podobně, což zhoršovalo hygienické podmínky ve městě. Nejen to, ale i absence

---

<sup>164</sup> Hruža, *Svět Měst* (pozn. 32), s. 464.

funkčního zónování a přílišné zasahování do práv vlastníků svobodně nakládat s parcelou bylo ještě v průběhu stavby kritizováno. Ačkoliv byl Hobrechtův plán ryze funkční, až technicky orientovaný, dal podnět k mnohým urbanistickým teoriím své doby. A i když byl téměř nevyhovující a potřebám obyvatel odporující, přesto se následně podle něj budovaly další berlínské čtvrtě činžovních domů s nadměrnou výškou a téměř s absencí zeleně.<sup>165</sup>

### 3.2 Aplikace principu funkčního zónování na historické město

Funkční zónování je pojem, který se používá pro vyjádření způsobu, jak členit území města na zóny odlišené výškou nebo funkcí.<sup>166</sup> Struktura města je tak řazena na zóny v územním plánu, které mají různé funkce. Směrem od historického jádra k okraji města se funkční zóny dělí podle využití. Vnitřní město je totožné s centrem, dále následuje obytná zóna, zóna občanského vybavení, zóna výrobně-technická a nakonec rekreační zóna.<sup>167</sup>

Zóny jsou různě intenzivně zastavěné a rozdělené do soustředných kružnic směřujících od středu města, v němž je centrální zóna s různými druhy funkcí. Blíže centru se nachází kompaktní centrální zástavba a dál od centra rozptýlená nebo monofunkční zástavba. Zóna s okrajovou zástavbou je situována nejdál od středu města. Typem monofunkční zóny jsou sídliště, která ovšem nevytváří fungující město.<sup>168</sup>

Funkční zóny mají dvojí podobu. Tou první je pevné a vyhrazené místo v širší územní souvislosti, tedy tzv. čistá funkční zóna, například průmyslové město. Taková forma města se u nás nevyskytuje. Druhým a zároveň nejběžnějším typem je prolínání funkčních složek, jako je výroba, bydlení a rekreace.<sup>169</sup> Všechny tyto složky spojuje dopravní infrastruktura. Celkem rozlišujeme sedm druhů funkcí, kterými jsou obytná zóna, občanská vybavenost (vyšší a nižší), výroba (průmysl), rekreace, doprava, technická infrastruktura a administrativní zóna.<sup>170</sup> Podmínky k rozmístění jednotlivých

---

<sup>165</sup> Ibidem, s. 465.

<sup>166</sup> Hřůza, *Slovník soudobého urbanismu* (pozn. 2), s. 289.

<sup>167</sup> Šilhánková, *Urbanismus a územní plánování* (pozn. 4), s. 40-43.

<sup>168</sup> Ibidem.

<sup>169</sup> Krásný, *Základy urbanismu* (pozn. 1), s. 63.

<sup>170</sup> Šilhánková, *Urbanismus a územní plánování* (pozn. 4), s. 40-43.



funkcí ve městě určuje funkce samotná, limit a optimální využití prostoru. Umístění průmyslové zóny je nejvýhodnější poblíž města, kde je také v dostatečné blízkosti železnice a řeka. Obytná zóna může vznikat u centra města, ale také strategicky v závislosti na průmyslové zóně.

V Praze vznikaly funkční zóny postupně vlivem rozrůstajících se příměstských obcí. V centru města se nacházela zóna smíšená. Byla zde soustředěna obydlí, řemeslo, obchod, rekreace i doprava. Počátky funkčního zónování v Praze můžeme zařadit až do doby vzniku a rozmachu průmyslu. Uvnitř městských hradeb nebyly vhodné prostory pro stavbu továren, které potřebovaly ke svému chodu vodu a dopravu a tudíž se průmyslové zóny soustředily na okraji města v příměstských obcích, kde bylo dostatek potřebných přírodních zdrojů a místa nejen pro továrny, ale i pro domy dělnické třídy.

První průmyslovou zónou ve městě byla obec Karlín, kde se již roku 1791 nacházela tiskárna na plátna. Z původně zelinářské osady se stala dělnickou tovární čtvrtí, kam přicházeli lidé za prací. Vzniklo zde několik kartounek, papíren, které využívaly blízkost vodního toku, a cihelen, neboť zde byl také dostatek kvalitní jílové půdy.<sup>171</sup> O ryze čisté průmyslové funkci obce však stále mluvit nemůžeme. V blízkosti průmyslových zón vznikaly obytné celky pro dělníky, proto zde docházelo k míšení obytné zóny s nižší občanskou vybaveností<sup>172</sup> a průmyslové zóny v blízkosti vodního toku. Podobným vývojem prošla také smíchovská obec, situovaná na levém břehu Vltavy. V první polovině devatenáctého století, kdy byla obec povýšena na předměstí, se zde začaly mohutně stavět továrny, jakými byla například bělidla, kartounky, papírny, továrny na cukr, pivovary a další.<sup>173</sup> [34] Základními funkcemi v obci Smíchov byly stejně jako v Karlíně průmyslová a obytná, kterou tvořily převážně činžovní domy pro dělníky. S nimi byla ještě spjatá dopravní zóna, po vybudování železnice velmi důležitá pro rozvoj průmyslu.

Podobný rozvoj počátků funkčního zónování prodělávala i další evropská města. V žádném z nich nedocházelo k cílenému zakládání funkčních zón. Tento fenomén se objevil až v průběhu dvacátého století, kdy zde byla snaha oddělit průmyslové zóny od obytných sídlišť a rekreačních zón a propojit je komunikační sítí. Nerovnoměrný růst

---

<sup>171</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 48-52.

<sup>172</sup> Nižší občanskou vybaveností se označují drobné obchody, školy, základní služby nezbytné pro život v obci. Tato vybavenost se nacházela ve všech příměstských obcích.

<sup>173</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 29-38.

příměstských obcí, které se vyvíjely nezávisle na centru města, způsobil jejich funkční odtržení a nejednotnost. Vídeň byla stejně jako Praha rozdělená na funkčně smíšené centrum a průmyslové zóny předměstí, které s městem nebyly dostatečně propojeny a vyvíjely se samostatně. Snaha regulovat předměstí a propojit jej s centrem města přišla až během budování Ringstrasse, ale dokonalého a účelného provázání se v té době nedocílilo. Uvnitř Vídně se nacházela vyšší občanská vybavenost,<sup>174</sup> rekreační zóna v podobě bulváru osázeného zelení a menších rozptylových ploch a náměstí a obytná zóna budovaná podél okružní třídy (bulváru) v podobě činžovních domů.

Funkční zónování v Paříži započalo v druhé polovině devatenáctého století při kompletní přestavbě historického jádra (viz kapitola 1). Snaha oddělit centrum jako ryze obytnou a rekreační zónu od okolních předměstských obcí, v nichž se soustředila výroba a technická infrastruktura, byla podnícena nejen technicky formou hradebního pásma, ale také sociálně vytlačení dělnické vrstvy na okraj města. Je zajímavé, že ke zbourání hradeb se v Paříži přikročilo až na počátku dvacátého století. Tuto skutečnost mohla vysvětlovat obava z dělnických protestů, kvůli nimž se zachování opevnění jevílo jako strategicky výhodné, stejně jako tomu bylo ve Vídni. Mnohem pravděpodobnějším důvodem je ale nedostatek finančních prostředků, které byly použity jinde - na rozsáhlou urbanistickou rekonstrukci historického jádra Paříže. Ať tak či tak, Paříž si stále zachovávala charakter vnitřního a vnějšího města s rozdílnými funkcemi a založením.

Ačkoliv v devatenáctém století nemůžeme ještě mluvit o čistých funkčních zónách ve městech, objevovaly se zde již náznaky prvních takovýchto zón převážně s funkcí bydlení. Prvním funkčně ryze čistým pražským Městem se stal Josefov, který sice měl ve své struktuře také administrativní zónu a občanskou vybavenost, jež je s obytnou zónou neodmyslitelně spjatá, ale převažovala zde obytná funkce. Josefská čtvrť byla specifickou převážně svým nižším občanským vybavením. Pouze zde se nacházely synagogy a některé druhy služeb, jež se v okolních pražských Městech nevyskytovaly. O židovském ghettu bychom tak mohli s nadsázkou říct, že to byla funkční zóna uvnitř centrální zóny.

---

<sup>174</sup> Vyšší občanskou vybaveností se označují městská centra, která kromě základních služeb a funkcí pro obyvatele obsahují také střední školy divadla, polikliniky, správní objekty apod.

Nebyl to ovšem pouze Josefův, v jehož založení převládala obytná složka. V druhé polovině devatenáctého století se v Praze počaly formovat dvě čtvrtě, které měly pojmout dělnickou a úřednickou vrstvu obyvatel a poskytnou jim bydlení a vhodnou občanskou vybavenost. Území za hradbami na východní straně historického města, jež bylo roku 1849 prohlášeno za obec Královské Vinohrady, se svým charakterem postupně rozdělilo na severovýchodní a jihozápadní část, z nichž vznikly dvě oddělené obce Žižkov a Vinohrady.<sup>175</sup>

Rychleji rostoucí Žižkov byl stejně jako Karlín a Smíchov smíšenou funkční zónou. Kromě obytné složky zde byly továrny a průmyslové závody, tudíž složení obyvatel tvořila převážně dělnická třída. Na počátku dvacátého století se počet obyvatel začal zmenšovat a průmysl ustupovat a město se tak stalo ryze obytným.<sup>176</sup> Vytvořila se obytná městská zóna s vyšší občanskou vybaveností a dopravní zónou. Chyběla zde pouze rekreační zóna v podobě parků a sadů, která byla s obytnou zónou často úzce spjata.

Mladší Vinohrady, jež vznikly odštěpením Žižkova v roce 1875, neprodělaly tak progresivní a rapidní vývoj.<sup>177</sup> Obyvatelstvo Vinohrad tvořila převážně střední třída s odlišnými nároky na bydlení, než v sousedním Žižkově. Vinohrady zůstávaly řídko osídleným, nevydlážděným městem bez základní občanské vybavenosti a továren, které by vyvolaly stavební rozmach. Město se stalo obytnou funkční zónou, která poskytovala levnější ubytování pracujícím lidem v Praze a výhodnější parcely podnikatelům. Po prohlášení za město v roce 1879 se Vinohrady začaly rozvíjet aby dohnaly prosperující Žižkov.<sup>178</sup> Převažující obytná funkce zůstala základní charakteristikou města, ale byla doplněna také o rekreační zónu v podobě Riegrových sadů, dopravní zónu, která propojovala sousední Žižkov a Nové Město a vyšší občanskou vybavenost, jakou byla divadla, Národní dům, ústřední nádraží, kostely, střední školy a podobně. Vinohrady získaly neobyčejný ráz, který lákal mnoho lidí snad právě proto, že nebyly tak hustě osídlené a lidnaté jako sousední Žižkov a nebyl zde průmysl. Formovala se zde komunita spisovatelů, na odpočinek se sem stěhovali penzisté a mnoho lidí vítalo Riegrovy sady jako prostor k rekreaci.

---

<sup>175</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 61-63.

<sup>176</sup> Ibidem, s. 63-66.

<sup>177</sup> Ibidem, s. 63.

<sup>178</sup> Ibidem, s. 67-70.

Až ve dvacátém století se na okraji města začaly vymezovat různé funkční zóny, které se však nikdy nestaly čistě monofunkčními. Typickým příkladem jsou sídliště, například Černý Most nebo průmyslové zóny se sklady, překladišti a továrnami, situované na jihu Prahy. Zonální teorie je však poměrně nová a do praxe se dostane až při stavbě budoucích měst, která se svou velikostí dnešním městům nebudou moci rovnat.

## 4. Veřejné prostory a jejich kategorizace

Veřejné prostory ve městě jsou otevřená prostranství jako náměstí, parky, promenády, bulváry a podobně, která poskytují příležitosti pro setkávání lidí. Projektovým rozhodnutím lze ovlivnit modely aktivit na nich a utvořit lepší či horší podmínky pro venkovní události. Tím se města stávají živými nebo neživými.<sup>179</sup> Zájem o veřejný prostor vznikl již v druhé polovině devatenáctého století. Experimentování s volným prostorem započalo po bourání městských hradeb, kdy vznikl široký pás nezastavěné plochy, jež poskytovala mnoho příležitostí k využití pro park, promenádu, specifickou zástavbu apod. Veřejný prostor se stal důležitou složkou městské struktury a až funkcionalisté jej ve dvacátém století odsoudili a nahradili prázdnem mezi budovami. Tento model byl později ještě podpořen socialistickou výstavbou panelových sídlišť.<sup>180</sup>

Veřejný prostor kolem budovy signalizoval její význam a funkci. Vzájemnému působení budovy a prostoru kolem ní se věnoval také Camillo Sitte ve svých statích, kde se zamýšlí nad tím, jak uspořádat veřejné budovy vůči náměstí. Na základě zkušeností s historickými náměstími obhajuje menší prostranství a rozdělení větších ploch na menší celky. Tento ideál ukazuje na příkladech převážně italských měst. Psychologickými a sociologickými aspekty ovlivňující kvalitu náměstí a ulic se zabývala také Jane Jacobs (1916–2006).<sup>181</sup>

### 4.1 Náměstí

Náměstí jsou typem městského veřejného prostoru obklopeného zástavbou s obchodním parterem. Dominantou náměstí je zpravidla kostel, ale může to být také radnice či jiná veřejná budova vyšší důležitosti. Podoba a tvar náměstí se různí. Rozlišujeme náměstí obdélná, čtvercová, nepravidelná, oválná či kruhová (carroussel) a

---

<sup>179</sup> Jan Gehl, *Život mezi budovami*, Brno 2000, s. 33.

<sup>180</sup> Vladimíra Šilhánková, *Člověk, stavby a veřejný prostor z pohledu urbanisty*, in: *Člověk, stavby a jejich vzájemné působení: vnější a vnitřní prostředí staveb a jeho působení na člověka: teoretické názory a přístupy, příklady z praxe a možnosti různých disciplín: sborník ke kolokviu*, Praha 2005, s. 5.

<sup>181</sup> *Ibidem*.

od jejich tvaru se potom odvíjí podoba okolní zástavby - šachovnicová, radiální apod.<sup>182</sup> Vymezení plochy náměstí, stejně jako jiných veřejných prostor, probíhalo buď zástavbou nebo zelení či vodní plochou. Nejčastějším ohraničením je zástavba. Náměstí Place de la Concorde v Paříži je příkladem prostoru lemovaného všemi třemi druhy ohraničení. Kromě zástavby na severní straně jej vymezuje také řeka Seina na jihu a zeleň na zbývajících světových stranách.<sup>183</sup> [35] Tradiční náměstí vznikala přesným vymezením v domovní zástavbě při zakládání města a jejich funkcí byl obchod, shromažďování a doprava. Na náměstích všechny tyto činnosti probíhaly a zároveň se zde odehrávaly významné události jako například korunovace, popravy, procesí apod. Jejich funkce je srovnatelná s dřívějšími římskými fóry.<sup>184</sup>

Náměstí, jak pravidelná, tak nepravidelná, patří mezi vrcholná díla historického urbanistického umění. Hrála a stále hraje zásadní roli v organismu města, i když se jejich funkce v průběhu dvacátého století poněkud změnila. Během rozvoje příměstských zón se obchod přesunul z náměstí do velkých obchodních domů na předměstí a doprava byla vytlačena z centra na okraj, což způsobilo, že se život z náměstí téměř vytratil. Dnes slouží spíše odpočinku a sociálním aktivitám, a tak si funkci shromažďování stále udrželo.<sup>185</sup>

Náměstí můžeme dle Camilla Sitteho rozdělit na dva druhy, na tzv. "hloubková" a "šířková" z hlediska jejich půdorysu a orientace vůči dominantní budově.<sup>186</sup> Dominantní stavbou se zpravidla myslí kostel, ale může jít i o radnici, veřejnou budovu jako muzeum, operu, galerii, a podobně. Z hlediska estetického působení je významná i půdorysná dispozice ústřední budovy nebo tvar jejího průčelí. Aby bylo dosaženo vyváženého harmonického působení celého náměstí musí, podle Sitteho, i pomník na něm umístěný půdorysně odpovídat jeho dispozici a tvaru ústřední budovy.

---

<sup>182</sup> Marie Homerová, *Kapitoly z dějin evropského města*, Praha 2012, s. 198.

<sup>183</sup> Šilhánková, *Urbanismus a územní plánování* (pozn. 4), s. 37-39.

<sup>184</sup> Homerová, (pozn. 182), s. 198.

<sup>185</sup> Lada Šošolíková, *Člověk a veřejný prostor*, in: *Člověk, stavby a jejich vzájemné působení: vnější a vnitřní prostředí staveb a jeho působení na člověka: teoretické názory a přístupy, příklady z praxe a možnosti různých disciplín: sborník ke kolokviu*, Praha 2005, s. 109-118.

<sup>186</sup> Sitte (pozn. 21), s. 36.

### 4.1.1 Typ náměstí s pomníkem

Pomník je dominantním prvkem náměstí. Bývá umístěn v ose před ústřední budovou, ve zlatém řezu nebo v průhledu do ulice. Nejčastěji stojí pomník ve středu náměstí, ať už se jedná o náměstí obdélníkové (hloubkové), čtvercové (šířkové), oválné či kruhové (carrousel). Prvními objekty na náměstí bývaly fontány jako přímý zdroj vody. Tyto fontány později v mnoha případech nahradily pomníky, což je třeba příklad Václavského náměstí v Praze nebo Place de la République v Paříži. Osazování veřejných městských prostor, ať už náměstí, parků nebo sadů pomníky, se stalo populárním v devatenáctém století. U nás ve větší míře až na přelomu devatenáctého a dvacátého století.

První tzv. "hloubková náměstí" jsou při pohledu na ústřední budovu postavena na délku. To je příklad pražského Václavského náměstí, jehož dominantní budovou je Národní muzeum (1885–1890) postavené na místě bývalé Koňské brány zbořené v roce 1875.<sup>187</sup> Muzeum dnes tvoří neodmyslitelnou součást Václavského náměstí a strategicky završuje široký průhled směrem od Můstku na opačné straně. Svým mohutným vertikálním průčelím a věží završenou kupolí také odpovídá Sitteho teorii estetického působení ústředních budov. Ten totiž uvádí, že „...*tato hloubková náměstí jsou působivá jen tehdy, jestliže dominantní budovy v hloubce (na úzkých stranách), budou mít podobné dimenze pro hlavní průčelí kostelů.*”<sup>188</sup>

Václavské náměstí se nachází na Novém Městě a je svojí rozlohou 41 730 m<sup>2</sup> jedním z největších náměstí Prahy.<sup>189</sup> Tvoří jakýsi přirozený střed dříve samostatného městského útvaru. Podle funkce, kterou náměstí mělo, se mu říkalo Koňský trh. Až po roce 1848 změnilo svůj název na Svatováclavské náměstí a později na Václavské.<sup>190</sup> Během své existence prodělalo snad největší stavební vývoj ze všech pražských náměstí.

Z jedné strany jej ohraničovaly městské hradby s bastiony, u nichž stála mohutná barokní Koňská brána, která uzavírala průhled směrem od Můstku z druhé strany, kde jsou hranice Starého a Nového Města. Ve dvacátých letech devatenáctého století

---

<sup>187</sup> Poche (pozn. 63), s. 29.

<sup>188</sup> Sitte (pozn. 21), s. 36.

<sup>189</sup> Josef Hrubeš, *Novoměstská radnice, Karlovo náměstí*, Praha 2000, s. 26.

<sup>190</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Václavské\\_náměstí](http://cs.wikipedia.org/wiki/Václavské_náměstí), vyhledáno 21. 3. 2015.

byla na hradbách upravena promenáda s vyhlídkovou terasou na střeše Koňské brány. V roce 1868 vyfotografoval František Fridrich pohled směrem k hradbám a zde byla Koňská brána již v klasicistní podobě. [36] Domy se postupem času na náměstí měnily a získávaly nejen vysoké nástavby, ale i nové historizující fasády.

V roce 1865 dochází k první modernizaci náměstí, a to osazením plynových kandelábrů do středu náměstí. Za Koňskou branou se buduje nová čtvrť Královské Vinohrady a Václavské náměstí se tak stává důležitou spojovací komunikací. Další zásadní změnu prodělalo v osmdesátých a devadesátých letech devatenáctého století, kdy bylo v jeho středu ve dvou řadách osázeno alejemi stromů. Tehdy došlo ke zbourání Koňské brány a na jejím místě vyrostlo nové Národní muzeum. Alej byla posunuta směrem k chodníku, aby tak vznikl prostor pro tramvajové koleje. Kandelábry nahradily obloukové lampy a v roce 1900 bylo již Václavské náměstí moderním širokým bulvárem s množstvím obchodů a s tramvajovou dopravou v jeho středu. Ta propojovala ulici Na Příkopech a Mezibranskou.<sup>191</sup> Ve dvacátém století byla zrušena a zůstala, pouze původní tramvajová trať v Jindřišské ulici.

Václavské náměstí bychom označili jako typ náměstí s pomníkem. Ten se nachází v jeho ose v horní části, ale zprvu byl umístěn uprostřed mezi dvěma kašnami. V roce 1848 bychom blíže ke Koňské bráně spatřili sochu sv. Jana Nepomuckého mezi dvěma anděly z roku 1678, za ní první kašnu a poté Pomník sv. Václava od Jana Jiřího Bendla z roku 1680. Druhá kašna se nacházela zhruba ve středu náměstí mezi Vodičkovou a Jindřišskou ulicí. Její součástí byla původně socha sv. Václava (fontáně se říkalo Svatováclavská), kterou ale v roce 1827 osadili na sokl a posunuli výše. Obě sochy pak byly při úpravě plochy roku 1879 z náměstí odstraněny.<sup>192</sup> Socha sv. Václava byla přenesena na Vyšehrad a dnes bychom ji mohli vidět v pražském lapidáriu. Roku 1912 byla před vstupem do Národního muzea odhalena nová jezdecká socha sv. Václava od Josefa Václava Myslbeka, jehož návrh vyhrál v soutěži vypsané v roce 1984.<sup>193</sup>

Paralelu s Václavským náměstím bychom mohli najít ve Vídni, i když charakteru pražského náměstí se vyrovnají jen velmi okrajově a funkčně nekorrespondují téměř vůbec. Příkladem náměstí s pomníkem ve Vídni je Judenplatz (Židovské náměstí).

---

<sup>191</sup> Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha, Nové Město* (pozn. 86), s. 118.

<sup>192</sup> *Ibidem*.

<sup>193</sup> Kateřina Bečková, *Václavské náměstí v běhu staletí*, Praha 1993, nestránkováno.



Nachází se ve čtvrti Innere Stadt (Vnitřní Město) na západním břehu řeky Dunaj, na délku měří 65 metrů a na šířku 25 metrů. Stejně jako Václavské náměstí má Judenplatz obdélníkový tvar, ale je podstatně menší, sevřené mohutnými budovami a doprava je z něj vyloučena. Pomník Německého spisovatele a básníka G. E. Lessinga byl doprostřed náměstí osazen ve třicátých letech dvacátého století a po zničení nacisty opět v letech šedesátých.<sup>194</sup>

Heldenplatz (Náměstí Hrdinů) ve Vídni je svým založením pražskému náměstí bližší. Z jedné strany jej ohraničuje Leopoldovo křídlo Hofburgu a budovy Kongresového centra, z druhé strany Ringstrasse (Okružní třída), na jihovýchodě Národní knihovna a proti ní na severozápadě Volksgarten (Lidové sady). [37] Ačkoliv náměstí zdaleka nedosahuje takové délky a rozlohy jako Václavské (délka 244 m a šířka 163 m), našli bychom zde podstatný shodný rys. Tím je umístění jezdecké sochy (pomníku) uprostřed před průčelím dominantní budovy, tedy Rakouské národní knihovny. Pomník Prince Evžena byl na náměstí odhalen v roce 1865,<sup>195</sup> tudíž se teoreticky mohl stát inspirací pro umístění pomníku sv. Václava před Národním muzeem v Praze.

Druhým typem náměstí podle Camilla Sitteho jsou tzv. "šířkové náměstí." Jejich půdorys a postavení vůči ústřední budově je zde horizontální. Jak uvádí Sitte: „...*Pokud je však náměstí před budovou rozvinuto do šířky, jak to bývá před radnicemi, pak by měla mít podobné šířkové ztvárnění i budova. Podle toho by kostelní náměstí měla být řešena jako hloubková, náměstí s radnicí řešena jako šířková a podobně by se mělo také postupovat při stavbě pomníků apod.*“<sup>196</sup> Z toho vyplývá, že pro náměstí s radnicí jsou vhodnější šířkové půdorysy, a stejně tak tvar a podoba pomníku by měly odpovídat tvaru plochy, na níž je umístěn.

Příkladem pražského šířkového náměstí s pomníkem v Praze je Staroměstské náměstí na Starém Městě. Jedná se o nejstarší a bez nadsázky můžeme říci, že i nejvýznamnější, protože bylo během uplynulých staletí svědkem mnohých důležitých historických událostí. Staré rytiny a kresby dokládají, že se na náměstí nenacházel pomník, ale vysoký morový sloup a kruhová kašna, situovaná před

---

<sup>194</sup> Mechtild Widrich, The Willed and the Unwilled Monument: Judenplatz Vienna and Riegl's Denkmalpflege, *Journal of the Society of Architectural Historians* LXXII, 2013, no. 3, s. 293.

<sup>195</sup> <http://www.habsburger.net/de/medien/enthullungsfeier-des-denkmals-fur-den-prinzen-eugen-am-heldenplatz-18-oktober-1865>, vyhledáno 22. 3. 2015.

<sup>196</sup> Sitte (pozn. 21), s. 36.

Staroměstskou radnicí. [38] Nechal ji vybudovat primátor Václav St. Krocín z Drahoberle v letech 1591–1593 a stala se skutečnou renesanční ozdobou veřejného prostoru. Postupem času, kdy její význam pomalu mizel, však chátrala a roku 1862 byla na popud městské rady rozebrána.<sup>197</sup> Mariánský sloup stál několik metrů za dnešním pomníkem Mistra Jana Husa od Ladislava Šalouna. Nechal jej postavit Ferdinand III. roku 1650 po švédském obléhání, ovšem v době před 1. světovou válkou byl považován za symbol útlaku habsburské monarchie a nadvládu katolicismu a tak došlo v roce 1918 k jeho stržení.<sup>198</sup> Ladislav Šaloun nový pomník komponoval ve vztahu k bývalému Mariánskému sloupu. Sochu Mistra Jana Husa vertiklizoval, ale okolní sochy umístil horizontálně na široký a mohutný sokl, čímž podtrhl monumentalitu obsaženou v původním sloupu, ale zároveň vytvořil protipól horizontálním konceptem. Tato dominanta náměstí vznikla v letech 1903 – 1915.<sup>199</sup>

Kompozice náměstí není pravidelná, ačkoliv svým charakterem odpovídá obdélníku. Pomník je situovaný v jeho severovýchodním rohu, v jeho horní polovině a tvoří spolu se Staroměstskou radnicí, jež je situovaná v jihozápadní části náměstí, diagonální osu, protínající náměstí. Radnice nestojí jako samostatná stavba, jak to můžeme vidět v některých evropských městech, ani není součástí řady domů, ale rozděluje prostor náměstí na dvě části, jednu menší nacházející se před orlojem a jednu větší osázenou vegetací, situovanou za budovou radnice. Je pochopitelné, že tato prostorová situace nemohla umožnit osazení pomníku před budovu radnice nebo za ní, jak je tomu v případě Náměstí Rynek Glówny v Krakově. [39]

Zde uprostřed čtvercového náměstí téměř v celé jeho šířce stojí budova tržnice s mohutným zdobeným průčelím, před níž je osazen bronzový pomník spisovatele Adama Mickiewicze.<sup>200</sup> Pomník je monumentem, který doplňuje prostor náměstí a stojí v jeho ose, která protíná budovu tržnice a pokračuje dále do ulice Szewské. Tato situace nám připomíná Václavské náměstí, kde se v ose před Národním muzeem tyčí monumentální pomník Svatého Václava. Zde se však jedná o zakončení náměstí, což nám situace v Krakově neukazuje. V Olomouci na Horním náměstí také volně stojí budova radnice, k níž je v harmonickém vztahu umístěná kašna a Sloup Nejsvětější

---

<sup>197</sup> Miloš Fiala, *Staroměstské náměstí v proměnách času*, Praha 2012, s. 103.

<sup>198</sup> *Ibidem*, s. 104.

<sup>199</sup> *Ibidem*, s. 104-106.

<sup>200</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Adam\\_Mickiewicz\\_Monument,\\_Kraków](http://en.wikipedia.org/wiki/Adam_Mickiewicz_Monument,_Kraków), vyhledáno 25. 5. 2015

trojice. Zde umožnil velkorysý prostor rozvinout složitější umístění objektů a stejně, jako tomu je na Staroměstském náměstí, se docílilo harmonie mezi vzájemnými prvky a symetrie na nepravidelném tvaru náměstí.

#### 4.1.2 Náměstí stará a nová – typ *carrousel*

Označení náměstí typu *carrousel* je odvozeno od pařížského náměstí *Place du Carrousel*, na němž se konaly vojenské jezdecké přehlídky, nazývané karuselem.<sup>201</sup> Je typem kruhového náměstí s paprscitě vybíhajícími ulicemi a radiální zastavovací soustavou situovanou mezi ulicemi. Zpravidla bývá uprostřed kruhového prostranství umístěn monument. Tím může být socha, pomník, Vítězný oblouk, či fontána. V případě *Place du Carrousel* obkružuje ústřední prostor náměstí živá komunikace. V ose, která prochází středem kruhu, je umístěn Vítězný oblouk, tvořící symetrický protipól k Pyramidě na nádvoří Louvre na protější straně. Náměstí ze všech stran obklopují mohutné budovy Louvru a tvoří s ním vyvážený harmonický celek.

V Praze bychom takový typ náměstí (Vítězné náměstí) našli ve čtvrti Dejvice. [40] S původním názvem Dehnice byly v historii malou zemědělskou osadou nacházející se téměř v těsném sousedství pražského hradu a Bubenče.<sup>202</sup> V druhé polovině devatenáctého století se rozrůstaly pomalu, ale připojení k Velké Praze v roce 1922 jako XIX. čtvrtě pro ně znamenalo velký stavební rozmach. Oběma čtvrtím, jak Dejvicím, tak sousední Bubenči pomohl k rychlému růstu rozvoj průmyslu. Význam Dejvic stoupl po první světové válce, kdy soutěž na regulaci severozápadního sektoru Prahy, která měla za úkol vyřešit komunikační propojení Letenské pláně a historického jádra, přinesla také celou řadu názorů na řešení a regulaci dejvického údolí. Své návrhy představili architekti a urbanisté Max Urban (1882–1959), Otakar Novotný (1880–1959) a Pavel Janák (1882–1956), ale jejich projekty nebyly přijaty. Vhodným se stal až regulační plán Antonína Engela podaný roku 1920 mimo soutěž.<sup>203</sup> Odpověď na otázku proč mohl jeho návrh uspět, i když se neúčastnil veřejné soutěže, nalezneme ve funkci, kterou měl jako člen Státní regulační komise pro Velkou Prahu od roku 1920-

---

<sup>201</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Place\\_du\\_Carrousel](http://cs.wikipedia.org/wiki/Place_du_Carrousel), vyhledáno 24. 3. 2015.

<sup>202</sup> Zelinka (pozn. 91), s. 95-96.

<sup>203</sup> Vlček (pozn. 64), s. 233.

1929.<sup>204</sup> V soutěžních projektech se objevily otázky týkající se nejen vnitřního řešení zástavby, ale i uspořádání rozsáhlého komplexu veřejných budov, kterými byly budovy České techniky, budova Bajkalu, univerzitní budovy (rektorát..), úřední budovy pražské obce a jiné. K výstavbě veřejných budov na Vítězném náměstí vysvětluje Antonín Engel ve své stati nesoucí název *Náměstí Vítězství v Praze-Dejvicích, jeho vznik vývoj a stavba* z roku 1939 svůj záměr ve výběru stylu budov a formě zastavění: „Je zřejmé, že způsob zastavění náměstí musil býti jednotný, postavený pod společný řád a měl se lišiti pouze v tom, co vyplývá z různosti půdorysné formy jedné poloviny proti druhé, jakož ohledem na to, že část pravoúhlá byla určena pro budovy obytné a na obchody, část polokruhová pro budovy veřejné.”<sup>205</sup>

Poloha Dejvic v kotlině a na poměrně velké ploše, umožnila realizaci Engelova návrhu jako monumentálního kruhového náměstí se čtyřmi vybíhajícími osami, podél nichž je v radiálním systému umístěna bloková zástavba obytných a veřejných domů. Tato podoba náměstí v kombinaci s městskou zástavbou neměla v Praze obdoby. Engel se snažil inspirací v zahraničí přinést do hlavního města monumentální klasicistní reprezentativní podobu náměstí, které vlivem geomorfologického členění povrchu nemohlo být realizováno v historickém jádru. Tento typ kruhového náměstí totiž vyžaduje velkou rovinnou plochu, která se například v Paříži vyskytuje hojně a tudíž zde nalezneme řadu takovýchto náměstí.

Příkladem je Place de la Bastille v centru Paříže, jež zakončuje široký bulvár Richard Lenoir. Radiálně z něj vybíhá pět ulic a bulvárů, mezi nimiž se nachází pravidelná bloková zástavba domů. Zajímavým prvkem je krátký kanál Saint Martin, který protéká mezi dvěma bulváry směřujícími na náměstí a tvoří osu s protějším bulvárem Richard Lenoir. Ve středu náměstí je umístěn mohutný sloup, nazývaný se Červencový (na památku svržení monarchie v červenci 1830)<sup>206</sup> a celý prostor obkružuje komunikace lemovaná stromovou alejí. [41] Také Place de la Nation je monumentální kruhové náměstí s deseti vybíhajícími ulicemi v pravidelném rozestupu, jež rozdělují okolní zástavbu do pravidelných geometrických útvarů a tvoří tak jednotný harmonický celek. Prostor náměstí je osázený stromovou alejí jak uvnitř v kruhu, kde se nachází

---

<sup>204</sup> Jan E. Svoboda, *Antonín Engel 1879-1958, architekt, urbanista, pedagog* (kat. výst.), Národní galerie v Praze 1999. s. 9-15.

<sup>205</sup> Antonín Engel, *Náměstí Vítězství v Praze – Dejvicích jeho vznik, vývoj a stavba*, Praha 1939, s. 6.

<sup>206</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Place\\_de\\_la\\_Bastille](http://cs.wikipedia.org/wiki/Place_de_la_Bastille), vyhledáno 29. 3. 2015.

mohutný památník *Triumf Republiky*, tak po obvodu mezi jednotlivými ulicemi, které propojují vnitřní a vnější komunikační okruh.<sup>207</sup> [42] A snad největším takovýmto kruhovým náměstím v Paříži je Place de L'Étoile, situovaná na pravém břehu řeky Seiny v osmém městském okrsku. Jako *point-de-vue*, do náměstí ústícího bulváru Champs-Élysées, na něm stojí Vítězný oblouk Charlese de Gaullea. Z náměstí, jež má dva okruhy vybíhá paprskovitě množství ulic a silnic, které se volně napojují na komunikační síť města. [43]

Již v devadesátých letech devatenáctého století si řada pražských architektů začala uvědomovat šablonovitost zástavby, tedy uspořádanost do pravidelných pravoúhlých uzavřených bloků. Pražský terén bohužel neumožňoval větší rozvinutí velkorysých urbanistických koncepcí a snaha ozvláštnit a zkrášlit již stávající blokovou zástavbu přinesla řešení v podobě účinného zakončení městských tříd *points-de-vue*, nebo-li monumentálními veřejnými budovami v průhledu do ulice.<sup>208</sup> Takovými budovami jsou například Obecní dům, již zmiňované divadlo Hybernia, Národní divadlo a další. I Antonín Engel uplatnil ve svém návrhu pro Dejvické náměstí zakončení hlavních tříd *points-de-vue*, ale ty bohužel nikdy nebyly zrealizovány. Zato jeho záměr použít u zástavby obytných domů radiální systém uspěl. O okolnostech vzniku náměstí v Dejvicích, jeho výstavbě a důvodech, proč vybral právě typ *carrousel*, pojednal Antonín Engel ve své stati a mimo jiné zde uvádí: „*Po soutěži v roce 1922 nastává... boj o zásadu řešení nové uliční sítě, který lze charakterisovati jako zápas o systém šachovnicový a radiální, což jest ostatně věčné thema každé velkorysé akce urbanistické.*”<sup>209</sup>

Řešení Dejvic vycházelo do určité míry z návrhu plánu XXII. čtvrtě ve Vídni z roku 1901 od Otto Wagnera, jenž byl Engelovým učitelem na Vídeňské akademii. Plán se skládal ze systému obytných bloků, uspořádaných v pravidelné šachovnicové síti, které byly po obvodu zcela zastavěny a jejichž domy sahaly do stejné výšky, což vedlo k jakési harmonizaci a zušlechťení.<sup>210</sup> Engelův záměr utvořit Vítězné náměstí jako jednotný architektonický prostor v kombinaci s pravidelnou okolní zástavbou se shodoval s klasicizujícím wagnerovským urbanismem. Je nepochybné, že inspirace

---

<sup>207</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Place\\_de\\_la\\_Nation](http://cs.wikipedia.org/wiki/Place_de_la_Nation), vyhledáno 29. 3. 2015.

<sup>208</sup> Švácha (pozn. 28), s. 27.

<sup>209</sup> Engel, *Náměstí Vítězství v Praze – Dejvicích* (pozn. 205), s. 5.

<sup>210</sup> Jirí Hruza, *Teorie města* (pozn. 10), s. 92.

Wagnerovým projektem plynula z jeho studia u něj, ale záměrem pro výběr klasicizující koncepce návrhu mohla být i touha vytvořit monumentální prostor, který v Praze do té doby chyběl. Ve své stati uvádí že, „...*tento velkolepý vývoj období klasicistního nezasáhl již východní část střední Evropy, tedy ani nás, a nezanechal např. v Praze žádných dokladů, a když, tedy doklady pouze částečné, týkající se více objektů, než podstaty prostoru.*”<sup>211</sup> Ambice uskutečnit rozsáhlý urbanistický návrh plynuly mimo jiné z euforie, která nastala po válce v roce 1918, kdy se Praha stala hlavním městem nového Československého státu a mohly se zde naplno rozvinout velké architektonické plány a realizace. Jak Antonín Engel zmiňuje: „...*právě tato doba dnes již dvaceti let byla a dosud je zmitána těžkým přerodem duchovních hodnot a všeobecným zmatkem v názorech na věci umění a stylu.*”<sup>212</sup> Řešením tohoto problému snad měl být právě projekt Vítězného náměstí, kde by se uplatnil jednotný styl budov, zástavby a vše by spolu korespondovalo v dokonalé symetrii, ve které Engel spatřoval krásu. [44]

Doba, v níž náměstí vznikalo, upřednostňovala racionalitu a nejzákladnější technické potřeby před formou a jejím estetickým působením, které se zdálo být až nepotřebné. Antonín Engel však zcela obrátil tyto principy a projekt Vítězného náměstí založil právě na estetickém působení, na postupu z venku dovnitř, tedy od formy k dispozicím. Praktická stránka náměstí však nebyla výrazněji poškozena.<sup>213</sup> Jan E. Svoboda v katalogu výstavy *Antonín Engel 1879–1958, architekt, urbanista, pedagog*<sup>214</sup> pojednává o Englově práci na Dejvickém urbanistickém konceptu podrobněji. Stavba Vítězného náměstí sice probíhá pouze mezi lety 1922–1924, ale ani posléze není prostor s budovami dořešen a Engel se jím zabývá neustále prakticky až do své smrti. Roku 1941 navrhuje regulaci stávající šachovnicové zástavby podle projektu F. Trdlíky z let dvacátých a doplňuje ji o radiální schéma, vybíhající z kruhového náměstí.

Oblast Dejvic byla vhodným prostorem, na němž se stále mohla rozvíjet obytná zástavba a který také poskytoval dostatek volného místa pro stavbu velkých veřejných staveb, jakými byly budova Ministerstva národní obrany, projektovaná Englem mezi lety 1926–1934, klasicizující budovy areálu vysokých škol také podle návrhu

---

<sup>211</sup> Engel, *Náměstí Vítězství v Praze – Dejvicích* (pozn. 205), s. 1-2.

<sup>212</sup> *Ibidem*, s. 2

<sup>213</sup> *Ibidem*, s. 3

<sup>214</sup> Svoboda, *Antonín Engel 1879-1958, architekt, urbanista, pedagog* (kat. výst.) (pozn. 204), s. 9-15.

Engela realizované Theodorem Petříkem a Severinem Ondřejem a Masarykova studentská kolej z let 1923-1925. Je nesmírná škoda, že náměstí nebylo nikdy úplně dokončeno. Projekty z let 1949 a 1950–1953 na výstavbu dvou budov vysokých škol, jež měly být situovány v ose hlavního bulváru jako *point-de-vue* se neuskutečnily. [45] Ve všech Engelových návrzích se architektura vyznačovala ukázněností, rytmem, symetrií tvořící dohromady monumentalitu charakteristickou pro klasicistní období.

Engelův projekt celého komplexu náměstí se samozřejmě neobešel bez odezvy. Kriticky se k němu vyjádřili mladí architekti počátku dvacátého století, kteří odsuzovali pro ně zastaralý klasicizující způsob řešení regulace Dejvic. Vadilo jim ale také kladení geometrických obrazců nad praktický zájem.<sup>215</sup> Na architektonickou scénu přicházeli první funkcionalisti a puristi, kteří se vydávali opačným směrem, než Engel, proto se mezi novou nastupující generací architektů nenašlo mnoho jeho následovníků. Kritiky se ale dočkal také pro svůj přílišný rozumový vztah k formě spojený s akademismem. I když ve své době byl Engelův projekt trochu zpátečnickým, nemůžeme mu vytknout skvělé řešení prostranství a účelnost a nadčasovost obsaženou v architektuře.

Dnešní podoba dejvického náměstí zachovává až na pár detailů Engelův plán. Z centrálního prostoru náměstí vybíhají čtyři hlavní komunikace, ulice Evropská, Jugoslávských Partyzánů, Československé armády a Svatovítská, jež protínají okolní městskou zástavbu a navazují na uliční síť a městské komunikace (kromě Evropské ulice, jež pokračuje směrem ven z města). Bloková zástavba v okolí náměstí je radiální stejně jako uliční síť soustředěná v paprscích a kruzích směrem ze středu náměstí, jež je zatravněno. Celý prostor vyznívá jako harmonický celek, kde jsou domy i ulice vystavěny podle přesného plánu a umocňují monumentální působení náměstí.

### **4.1.3 Rozptylový prostor u veřejných budov a jeho podoba a tvar**

Rozptylový prostor u veřejných budov je charakterizovaný jako volné prostranství před reprezentativní městskou budovou nebo veřejnou budovou typu univerzita, divadlo apod., který je dostatečně rozlehlý, aby poskytl dostatek místa po rozptýlení lidí v jeho okolí. Pokud jsou interiéry budov doplněny vhodnými, použitelnými prostranstvími,

---

<sup>215</sup> Vlček (pozn. 64), s. 234.

mají možnost fungovat.<sup>216</sup> Tam, kde není dostatek prostoru před veřejnými budovami, dochází k opačnému jevu, tedy ke koncentraci lidí. Na několika příkladech veřejných budov v Praze se v následujících odstavcích pokusím popsat rozdíly mezi rozptylovými prostory a jejich podobu a tvar.

**Národní muzeum** je dominantou Václavského náměstí v Praze na Novém Městě. [46] Nachází se na jeho jihovýchodním konci na křižovatce ulic Mezibranské a Vinohradské. Bylo postaveno mezi lety 1885–1890, ale definitivně zpřístupněno až o rok později. Ve veřejné soutěži, vypsané roku 1883, uspěl ve velké konkurenci Josef Schulz, jež v pojetí napodobil dvorní muzeum ve Vídni od architekta Gottfrieda Sempera (1803–1879). Vhodným slohem se stala vznešená pozdní renesance, v níž Schulz projektoval i pražské Národní divadlo. S menšími komplikacemi bylo muzeum dokončeno a otevřeno 4.5. 1891.<sup>217</sup>

Rozptylový prostor u Národního muzea je vymezen ulicemi Legerovou a Mezibranskou a na jihu uličkou propojující tyto dvě ulice a lemující blok domů. Prostor zde není typický, neboť se nenachází před vstupem do budovy, jak tomu obvykle bývá, ale u jeho bočního levého křídla. Tvarem odpovídá nepravidelnému obdélníku a je cele osazený zelení, což vytváří zelený ostrůvek mezi okolními bloky domů. Poloha Národního muzea na konci náměstí, které lemují rušná komunikace, předurčila umístění a tvar rozptylového prostoru. Před průčelím nebylo dostatek místa k realizaci volného prostoru, jako tomu bylo například u Rudolfiny v Praze, kde volné nábřeží umožnilo rozvinout větší urbanistickou koncepci. Probíhající rušná komunikace přetřela prostor před průčelím, a proto se téma rozptylového prostoru muselo řešit jiným způsobem. Malé prostranství před budovou muzea bylo zaplněno monumentálním vstupem se schodištěm, aby se tak její honosnost a velkolepost umocnila. Rozptylový prostor tedy zůstal skrytý za budovou, viditelný z jižní strany a pouze částečně ze severní, směrem od vstupu do muzea. [47]

Umístění budovy jako *point-de-vue* bulváru Václavského náměstí a jako jedné z hlavních veřejných budov města, které lemují ulici vedoucí kolem historického jádra (Státní opera, Hlavní nádraží..), nebylo nijak netypické. Také ve Vídni se umístění veřejných budov podřídilo průběhu třídy Ringstrasse. Budovy byly otočeny směrem

---

<sup>216</sup> Gehl (pozn. 179), s. 33.

<sup>217</sup> Karel Sklenář, *Obraz vlasti: Příběh Národního muzea*, Praha–Litomyšl 2001, s. 275-278, 281, 286.



k linii okružní třídy a neměly mezi sebou žádný vztah. Jejich estetické působení nemělo vyniknout v celku, ale v jednotlivosti budov, z nichž každá byla stavěna v jiném historizujícím slohu a s jiným posláním. Výjimku tvořilo Přírodovědné muzeum a Muzeum umění od Gottfrieda Sempera, jež byly koncipovány ve vzájemném vztahu proti sobě, oddělené parkovým prostranstvím, definovaným jako rozptylový prostor.

**Rudolfinum** se nachází na náměstí Jana Palacha (název od roku 1969, dříve Na rejdišti) při pravém břehu Vltavy u Mánesova mostu (dříve most arcivévody Františka Ferdinanda d'Este) na Starém Městě. [48] Objednavatelem budovy byla Česká spořitelna, která zamýšlela postavit tzv. Dům umělců ke svému padesátiletému výročí existence. Ten měl sloužit jako konzervatoř, koncertní sál, obrazová galerie a uměleckoprůmyslové muzeum. Účelem bylo mimo jiné i zkrášlení města a poskytnutí zdroje výdělků obyvatelům Prahy. Protože splnit veškeré požadavky na budovu takto kladené bylo nemožné, zvítězil pouze projekt koncertního sálu a galerie. Vídeňský architekt Rudolf von Eitelberger (1817–1885), který byl přizván, aby doporučil vhodné architektky a vypsál podklady pro soutěž, označil renesanci jako vhodný sloh pro takto vznešenou reprezentativní budovu. V roce 1874 proběhl konkurz a zúčastnilo se jej deset vídeňských i českých architektů. Z osmi soutěžních návrhů byl pak vybrán společný návrh českých architektů Josefa Zítka a Josefa Schulze. Jejich projekt se jevil jako nejvhodnější z hlediska umístění koncertního sálu do přízemí a inspirací v zahraniční architektuře. I rozpočet požadavkům odpovídal, proto se již v roce 1876 započalo se stavbou. Dokončena byla v roce 1885 a pojmenována Rudolfinum na počest habsburského korunního prince Rudolfa II.<sup>218</sup>

Architekt Antonín Engel hodnotil ve své esejí *Rudolfinum* kladně převážně polohu stavby na břehu řeky, kde „... volně dýšící na širém prostranství u Vltavy, jak prakticky, tak účelově sloužila hudebnímu a výtvarnému umění.”<sup>219</sup> Působivost Rudolfinu dodávalo dle Engela volné prostranství okolo budovy a vznikající náměstí, jehož jednu stranu tvořilo její průčelí.

Rozptylovým prostorem před Rudolfinem je náměstí Jana Palacha, na němž se nachází také budova Vysoké školy umělecko-průmyslové a filozofická fakulta. Lemují

---

<sup>218</sup> Jindřich Vybíral, Městu na ozdobu, umění ke cti, sobě pro slávu: tři kapitoly o architektuře Rudolfinu, *Umění* XXXIX, 1991, s. 385-389.

<sup>219</sup> Antonín Engel, *Rudolfinum*, Praha 1942/1943, s. 107-108.

jej komunikace směřující na Alšovo nábřeží, do Kaprovy ulice a do ulice 17. listopadu. Na malém vydlážděném ostrůvku uprostřed náměstí stojí socha Antonína Dvořáka. Kolem je zelená plocha rozdělená příčně a podélně vydlážděnými chodníky. Prostor náměstí je obdélníkového tvaru, ale ne pravidelného. Tvoří symetrickou osu s Mánesovým mostem, jehož nábřeží, osázené zelení, plochu před Rudolfinem harmonicky doplňuje. Od náměstí jsou budovy vysokých škol odděleny tramvajovou dopravou a silniční komunikací, tudíž se rozptylový prostor váže pouze k Rudolfinu.

Paralelu k prostoru před Rudolfinem můžeme najít v Drážďanech před Semperovou operou. [49] Tato budova situovaná na levém břehu řeky Labe, postavená architektem Gottfriedem Semperem (1803–1879) je svým charakterem Rudolfinu velmi blízká. Stylově se sice od sebe obě budovy liší, neboť drážďanská opera působí mnohem honosněji a reprezentativněji než pražské Rudolfinum, ale historizující sloh italské renesance je u obou staveb totožný. Před budovou opery se rozkládá vydlážděné prostranství čtvercového tvaru s názvem Theaterplatz, které je lemované ulicí Sophienstrasse na jihovýchodní straně, budovou Zwingeru na jihozápadě a nábřežními budovami různého druhu na straně severovýchodní. Náměstí před budovou opery je kompletně vydlážděné a osázené na malém ostrůvku uprostřed jezdeckou sochou Jahanna von Sachsen z roku 1889.<sup>220</sup> Zde můžeme najít podobnost se sochou Antonína Dvořáka před Rudolfinem. V Drážďanech se před operou nenachází zelené ostrůvky jako v Praze před Rudolfinem, ale velikost a tvar plochy u obou je téměř shodný. Nepochybně tak zde tedy můžeme postřehnout oblibu v budování rozptylového prostoru před honosnou veřejnou budovou tak, aby podtrhl její velkolepost.

**Národní divadlo** umístěné na rohu Korunní ulice, která pokračuje na most Legií a Masarykova nábřeží (dříve Riegrovo), je nepochybně jednou z nejvýznamnějších pražských památek, která má nejen kulturní, ale i politický význam jako symbol boje za českou identitu. Na projektu divadla pracovali tři architekti - Ignác Ullmann (1822–1897), Josef Niklas (1817–1877) a Josef Zitek (1832–1909).<sup>221</sup> V roce 1865 se začalo se stavbou divadla a v letech 1877-1881 se pracovalo už pouze na výzdobě. Po rozsáhlém požáru v srpnu roku 1881 se okamžitě začalo s opravou a dokončením budovy, jíž se ujal architekt Josef Schulz (1840–1917), který plně respektoval Zitkův

---

<sup>220</sup> <http://www.aviewoncities.com/dresden/theaterplatz.htm>, vyhledáno dne 14. 5. 2015.

<sup>221</sup> Pacovský (pozn. 100), s. 70.

projekt.<sup>222</sup> I přes vzniklé komplikace, se podařilo divadlo slavnostně otevřít 18. listopadu 1883.<sup>223</sup>

Masarykovo nábřeží se počalo stavět roku 1903, do té doby byla na jeho místě pouze malá zídka jako ochrana před povodní, nižší než sousední Smetanovo nábřeží (dříve Palackého) a snahou bylo jej na stávající nábřeží napojit. Během regulace říčního břehu došlo k rozšíření nábřeží, zavedení kanalizace, a dalších technických vymožeností.<sup>224</sup> Plocha pro výstavbu divadla byla prostorově silně omezena linií Národní třídy a nábřeží, což neumožnilo definovat rozptylový prostor, tak jako tomu bylo u jiných divadelních budov v monarchii (Brno, Liberec, Bratislava, Vídeň – Dvorní opera aj.) Fasáda se neuplatňuje jako *point-de-vue* třídy; je pohledově přístupná pouze z boční strany a vymezuje průhled Národní třídou směrem na malostranský břeh s Hladovou zdí. [50] Téma rozptylového prostoru se řešilo až s výstavbou Nové scény, kdy mezi historickou budovou a třemi relativně samostatnými novostavbami byla definována piazetta – náměstí pro pěší, opticky propojené s koridorem Národní třídy a současně z opačné strany průchodem spojené s nábřežím. [51] Paralelu k takto řešenému prostoru u veřejné budovy a k jejímu umístění na říčním břehu bychom hledali obtížně. Národní divadlo je svou polohou téměř unikátem a podtrhuje pražské panorama při pohledu z ostrovů nebo protějšího břehu Malé Strany a Hradčan. Díky této poloze si také vysloužilo příhodné označení „zlatá kaplička na Vltavě.“<sup>225</sup>

**Justiční palác** nalezneme na náměstí Kinských (dříve Štefánikovo náměstí) v pražské čtvrti Smíchov. Byl vystavěn v letech 1886–1892 ve čtyřkřídlé dispozici podle vídeňského návrhu jako kasárna a pojmenován po habsburském arcivévodovi a vojevůdci Albrechtovi.<sup>226</sup> Původně na jeho místě bývaly hluboké hradební příkopy a u nich nezastavěné prostranství tzv. "Lesíček". Ten obklopovaly budovy do 90. let 19. století, kdy je nahradily novostavby. Kasárna prošla řadou úprav a přišla tím o většinu plastické výzdoby. Změnila nejen podobu, ale i název a svému účelu sloužila až do devadesátých let dvacátého století. Náměstí Kinských sloužilo jako cvičiště pro

---

<sup>222</sup> František Černý – Eva Kolářová, *Sto let Národního divadla*, Praha 1983, s. 12-17.

<sup>223</sup> Pacovský (pozn. 99), s. 127-128.

<sup>224</sup> Soukup (pozn. 84), s. 78-86.

<sup>225</sup> Tato informace je převzata z přednášek profesora Rostislava Šváchy.

<sup>226</sup> <http://pamatkypraha5.cz/pamatka/justicni-palac/>, vyhledáno 30. 3. 2015.

vojáky, proto bylo až do osmdesátých let devatenáctého století neupravené. Jeho severní strana spadá do katastru Malé Strany.<sup>227</sup>

Dnes je náměstí protnuto dvěma ulicemi a rozděleno na tři travnaté plochy. Před vstupem do justičního paláce se rozkládá symetrické trojúhelníkové prostranství, osázené stromy, s fontánou. [52] Ze dvou stran jej lemují ulice Štefánikova a Újezd, jež se uprostřed náměstí kříží a vytváří tak dvě protilehlé trojúhelníkové plochy, rovněž osázené stromy. Všechna prostranství pak společně utvářejí náměstí do podoby obdélníku. Jde o velmi zajímavý prostor, kdy hlavní komunikace neobkružuje náměstí, ale přímo jím probíhá a rozděluje jej.

Z vrcholu trojúhelníka před justičním palácem vybíhá ulice s názvem Holečkova, která se však nezvykle stáčí doleva a pozvolna stoupá vzhůru podél Petřínských sadů, které lemuje. Tento směr určuje terén, neboť svah Petřínského kopce tvoří jednu stranu náměstí a brání přímému směřování ulice kolmo k průčelí justičního paláce, tedy hlavní budově náměstí Kinských. Ulice, protínající náměstí, se esovitě stáčí mezi dvěma bloky zástavby na protějších stranách. Zajímavě tak vymezuje rozptylový prostor, ale důvod takového vedení komunikace je zcela pragmatický. Pravidelná šachovnicová zástavba, která zde vznikla, lemuje původní hradby v místě bývalého hradebního příkopu. Komunikace, v našem případě s tramvajovou dopravou, vedla touto šachovnicovou sítí a v momentě, kdy narazila na vyvýšeninu, zde v podobě Petřínského kopce, bylo nezbytné ji stočit opět mezi bloky domů a vést dál po úbočí. Zde tento zákrut vytvořil zajímavý prostor před palácem Kinských a symetricky náměstí rozdělil na tři pole, zapadající do sebe. Podobný tvar má i rozptylový prostor před pražským Obecním domem.

**Obecní dům** stojí v Praze na Náměstí Republiky (dříve Josefské náměstí) na Starém městě vedle středověké Prašné brány. [53] Původně se na tomto místě nacházelo gotické opevnění z poloviny 13. století, k němuž brána patřila. Zhruba o sto let později v roce 1367 při založení Nového Města pražského Karlem IV., došlo ke spojení obou Měst a k částečné demolici hradeb. V prostoru vedle brány byl následně zřízen tzv. Králův dvůr u kostela sv. Benedikta (stával v místě dnešního obchodního domu Kotva). Jeho funkce se postupem času měnila, byl zde zřízen kněžský seminář, poté Královské

---

<sup>227</sup> Jan Jungmann, *Smíchov, město za Újezdskou branou*, Praha 2007, s. 10.

kasárny (do 1869) a vojenská kadetní škola (do 1900). Ke zboření kasáren, přilehlého kostela sv. Vojtěcha a klasicistních krámků vinoucích se podél kasáren, se přikročilo v roce 1902 a demolice skončily o dva roky později.<sup>228</sup>

O stavbu nové reprezentační budovy, kterou se měl Obecní dům stát, zažádala Měšťanská besední rada pražskou městskou radu v roce 1904. Předběžné návrhy měl za úkol vypracovat architekt Osvald Polívka (1859–1931). Pro stavbu byla vybrána parcela na náměstí Republiky, tehdeším Josefském náměstí.<sup>229</sup> Požadavkem na podobu Obecního domu bylo, aby byl v jiném slohu, než gotickém, čímž by vynikla sousední Prašná brána. Dům měl být zároveň monumentálním vstupem do Starého Města a měl tvořit propojený celek se sousední gotickou branou. Zvoleni byli architekti Antonín Balšánek (1865–1921), jehož projekt fasády byl nejlepší a Osvald Polívka (1859–1931) jako spolupracovník Balšánka. Slavnostní otevření domu proběhlo v prosinci roku 1911.<sup>230</sup>

Rozptylový prostor před Obecním domem není jasně vymezen; je diktován křížením komunikací a je poměrně malý. Průčelí, které je zalomeno, směřuje jak k celnici (dům U Hybernů), tak k nynější České národní bance. Ze středového rizalitu vybíhají na každou stranu dvě křídla, z nichž levé křídlo vymezuje Hybernskou ulici vedoucí na Náměstí Republiky a druhé je orientováno k Prašné bráně, uzavírající ústí Celetné ulice. [54] Ta spolu s ulicí Hybernskou tvoří trojúhelníkovou plochu před pravým křídlem Obecního domu. Jde tedy o naplnění ideálu rozptylového prostoru před veřejnou budovou, jenž je vymezen průsečíkem uličních koridorů, ovšem bez možnosti ozelenění. Takovýchto typů rozptylového prostoru můžeme ve městě najít více. Tam kde omezený prostor neumožnil vytvořit velkorysejší urbanistický koncept a propojit budovu s širokým prostranstvím v jejím okolí, musel stačit menší prostor vymezený ulicemi, který jasně náleží ústřední budově. Takovým příkladem je prostor před Právnickou fakultou na Dvořákově nábřeží, na nějž navazuje Pařížská ulice a tvoří tak spolu průnik vymezující rozptylový prostor.

---

<sup>228</sup> *Obecní dům v Praze: historie a rekonstrukce* (kat. výst.), Obecní dům v Praze 1997.

<sup>229</sup> *Ibidem*.

<sup>230</sup> Svatošová – Ledvinka (pozn. 140), s. 83-85, 96.

## 4.2 Okružní třída

Okružní třída je široký bulvár ve tvaru půlkruhu nebo podkovy, který obíhá historické jádro města. Zpravidla vzniká na místě bývalých středověkých hradeb. Po jejich zboření a zasypaní hradebního příkopu se utvoří široký a dlouhý prostor vhodný k vybudování bulváru, lemovaného činžovními domy, veřejnými budovami, apod. Hradby, které svazovaly města a nedovolovaly rozšiřování zástavby a které postupně pozbývaly významu již v první polovině devatenáctého století nutně volaly po jejich zlikvidování a nahrazení vhodným urbanistickým řešením. Evropská města se k tomuto kroku dostávala postupně. Boření hradeb například neprobíhalo najednou, ale po částech, jak tomu bylo v případě Vídně. V Praze došlo nejprve k proražení hradeb a částečné demolici v roce 1845, kdy bylo nutné vést skrze ně železniční koleje.<sup>231</sup>

Vídeňská Ringstrasse je nepochybně nejvýznamnější okružní třídou v Evropě. Stala se jakýmsi pojmem v oboru urbanismu a výstavním bulvárem, na kterém jsou umístěny nejdůležitější stavby hlavního města, postavené v historizujících slozích. Ty odráží slávu rakouské monarchie, jejíž politika a duch doby byly v symbióze, a proto se tvůrci budov přiklonili k tradicím starší architektury a doplnili je novými prvky a citací starších smíšených stylů. Soutěže, jejíž myšlenkou bylo pomocí reprezentativní architektury zformovat novou metropoli habsburské monarchie, se zúčastnili architekti z celé Evropy (viz první kapitola). Vídeň byla vzhledem ke svému bohatství v té době nejrychleji rostoucím městem v Evropě.<sup>232</sup>

K budování Ringstrasse se přistoupilo roku 1860 poté, co ve vládě uspěli rakouští liberálové a jejím účelem bylo oslavovat zbohatlíky a příslušníky svobodných povolání.<sup>233</sup> „Zkrášlení obrazu města“ pomocí honosných reprezentativních budov mělo město dostat naprosto novou tvář a stát se výstavní evropskou metropolí, hodnou následování. Původně však cílem stržení bašt nebylo vytvořit nový reprezentativní prostor ve městě, ale dát vzniknout plochám, jež budou sloužit vojsku jako nástupní pole při dělnických nepokojích.<sup>234</sup>

---

<sup>231</sup> Hrůza, *Město: Praha* (pozn. 66), s. 165.

<sup>232</sup> Dmytrasz (pozn. 31), s. 10.

<sup>233</sup> Ibidem.

<sup>234</sup> Ledvinka, *Praha- Vídeň. Dvě evropské metropole v běhu staletí* (kat. výst.) (pozn. 133).

Zbořením hradeb a zasypaním hradebního příkopu vznikl obrovský prostor ve tvaru zalamané podkovy, na kterém začaly okamžitě vznikat parcely, jejichž prodejem získalo město dostatek financí na realizaci monumentálních veřejných budov. Na okružní třídě během několika let vyrostly nejdůležitější stavby Vídně, jakými byla univerzita, parlament, radnice, votivní kostel, Dvorní opera a Národní divadlo. Každá stavba byla charakterizována svým typickým historizujícím slohem, jež byl pro ni zvolen. Celý prostor bulváru doplňovala náměstíčka, parky, rozptylové prostory se zelení apod. a probíhala jím městská doprava. [55] V Praze ovšem byla snaha uskutečnit podobnou koncepci, jež se ujala ve Vídni, i když s časovým posunem. Reprezentativním prostorem se mělo stát nábřeží, lemující Staré a Nové město, kde postupem času vyrostlo Národní divadlo (1877–1881, 1883), Rudolfinum (1876–1885), právnická fakulta Univerzity Karlovy (1924–1931) a další školní budovy. Okruh pak uzavírala z druhé strany Wilsonova ulice na místě bývalých hradeb, na níž byla umístěna Státní opera (1888), Hlavní nádraží (dříve nádraží císaře Františka Josefa) (1901–1909) a Národní muzeum (1885–1890). Můžeme zde mluvit o jakési kvaziookružní třídě, jež obíhá centrum města a vyznačuje se vyšší občanskou vybaveností, ale skutečný charakter okružní třídy nemá. [56] Ačkoliv v Praze se nepodařilo uskutečnit tak dalekosáhlý urbanistický projekt jako ve Vídni vlivem nepřízně habsburské monarchie a také nedostatku financí, přesto nezůstávala za ostatními evropskými městy pozadu a rozsáhlou výstavbou ve svém centru se zařadila po bok takových měst, jako Mnichov, Berlín, Paříž nebo Vídeň.

Paralelou Ringstrasse u nás jsou okružní třídy vybudované v druhé polovině devatenáctého století v Brně a Olomouci. Jejich charakter se od té vídeňské liší velikostí, ale i založením. Brněnské okružní třídě, jejímu vzniku, historii i změnám, jež prodělala, se podrobně věnuje Pavel Zatloukal v knize *Brněnská okružní třída*.<sup>235</sup> Brno bylo stejně jako většina českých měst sevřené v barokním bastionovém opevnění a mělo charakter uzavřeného města. Snahy o likvidaci hradeb se objevily již v první polovině devatenáctého století, ale až po roce 1852, kdy se městský prostor otevřel, se řešení výstavby v území hradebního pásma stalo aktuálním.<sup>236</sup> Vystala zde otázka jak propojit centrum s předměstím a kde získat nové parcely pro stavbu činžovních domů. Podkladem pro urbanistický projekt Brna se stal plán Josefa Esche z roku 1845, který

---

<sup>235</sup> Pavel Zatloukal, *Brněnská okružní třída*, Brno 1997, 175 s. 50.

<sup>236</sup> *Ibidem*, s. 50–66.

navrhoval prostoru hradeb využít. Nabízel totiž jako jediný ve městě možnost urbanizace a využití k maximální, avšak přehledné zástavbě v duchu klasicizujících tendencí. [57] Joseph Seifert navrhl v roce 1855 vyřešit městský prostor okružní třídou s bloky domů, veřejnými prostranstvími a budovami. V roce 1853 byla ustanovena regulační komise, která roku 1858 vyhlásila veřejnou soutěž na řešení hradebního pásma. Vypracování návrhu se na žádost komise ujal Ludwig Förster, jež si vzal jako podklad Eschovy a Seifertovy projekty a ty doplnil o zelený pás a velké náměstí. [58] Závazný projekt, jehož autorem byl Johann Lorenz, vznikl až roku 1861 a jeho základem byl Försterův návrh. [59] Definitivní plán byl schválen o tři roky později, po dvou veřejných soutěžích a ustanovení nové komise, která schválila Försterův projekt s dílčími obměnami, zredukováním stavebních míst na třetinu a zachováním zelené plochy v místě koliště, čímž se přerušila plynulost okružní třídy. Kritika se novému urbanistickému konceptu pro Brno nevyhnula. Upozorňovala na fakt napodobování Vídně a příliš radikální asanaci ve snaze docílit rovných ulic.

Dnes je však koncept brněnské okružní třídy památkově chráněn a tvoří osнову obepínající historické jádro, na níž vyrostly nejdůležitější budovy města. [60] Největší stavební rozmach probíhal v letech 1863–1865 a 1886–1916, kdy docházelo k četnějším asanacím historického centra a k realizaci nového regulačního plánu.<sup>237</sup> Tématem celé koncepce okružní třídy bylo stejně jako ve Vídni veřejné blaho, reprezentace buržoazie a individualita v podobě různých typů budov stavěných v rozdílných historizujících slozích. Během několika let zde vyrostly novorokokové a novorenesanční domy, školy, divadlo na Ovocném trhu, Besední dům a Německý spolkový dům, správní budovy a jiné. Severozápadní část třídy se stala reprezentativní, neboť zde vznikl „vládní okrsek“ s vládními budovami doplněnými polootevřenými náměstími.<sup>238</sup> V sedmdesátých letech devatenáctého století byla okružní třída doplněna o veřejnou dopravu v podobě koněspřežné dráhy.<sup>239</sup> Dnes již brněnská okružní třída nemá takovou podobu, jakou dostala při své realizaci. Přestože ve dvacátém století došlo ke zbourání a přestavění několika původních budov a k odstranění pomníků, její koncept zůstal zachován.<sup>240</sup>

---

<sup>237</sup> Ibidem, s. 159-164.

<sup>238</sup> Karel Kuča, *Brno. Vývoj města, předměstí a připojených vesnic*, Praha-Brno 2000, s. 107-109.

<sup>239</sup> Gabriel Kopáček – Evgeniia Kuznetcová – Jana Zdražilová, *Moje náměstí*, Brno 2014, s. 33.

<sup>240</sup> Zatloukal, *Brněnská okružní třída* (pozn. 235), s. 163-164.



Podobný projekt okružní třídy v místě hradebního pásma se uplatnil také v Olomouci. O počátku jeho budování se stručně zmiňuje Pavel Zatloukal ve *výroční zprávě okresního archivu v Olomouci*.<sup>241</sup> Již od roku 1876 se nové území počalo zastavovat, ale v roce 1885 byl vytvořen územní regulační plán, jehož snahou bylo zastavěnou plochu sjednotit formou šachovnicových bloků s veřejnými prostranstvími a radiálními třídami. Až roku 1887 došlo k úplnému zrušení pevnostního pásma a o sedm let později koupilo město několik hektarů pozemků jako prostor k budoucímu stavebnímu využití, na nějž vytvořil Camillo Sitte regulační plán. Základem Sitteho návrhu bylo utvoření radiálních ulic, mezi nimiž by byly zelené plochy, veřejná prostranství a zastavěné plochy. Obytná plocha s blokovými činžovními domy měla vzniknout v místě Korunní pevnůstky a kolem parků a pod hradbami pak vilová čtvrť. Celý koncept okružní třídy Sitte doplnil četnými průhledy, menšími náměstíčky se sakrálními stavbami a diagonálními ulicemi, které podtrhují rázovitost. Kladné ohlasy na Sitteho projekt se týkaly především hygieny a ekonomičnosti, ovšem s převládajícím názorem té doby, že k ozdravení města je nutná razantní asanace historických budov, Sitte nesouhlasil. K částečnému zastavění pevnostního území podle plánu došlo na západní straně, čímž se harmonicky propojila nová předměstí s historickým jádrem, ale celkový plán na úpravu Olomouce nebyl schválen, neboť nevycházel z podkladů z roku 1894. Některé části Sitteho projektu však pro úpravu města použity byly, tudíž můžeme říci, že olomoucká okružní třída byla zpola realizována. Zárodek okružní třídy dnes v Olomouci uvidíme na průběhu ulic tř. Kosmonautů, 17. listopadu a tř. Svobody, kterou lemují bloková zástavba a Čechovy a Smetanovy sady.

### 4.3 Nádražní třída

Nádražní třída je typem uličního prostoru, který spojuje železniční nádraží s centrem města. Je doplněna přednádražním prostranstvím a ve své výstavbě má charakter obchodní ulice s průběžným nebo částečným obchodním parterem. Na ni plynule navazuje uliční síť okolní předměstské zástavby.

Železnice byla v devatenáctém století zpravidla umístěna na okraj bývalého hradebního okruhu a nádraží situované uvnitř hradeb bylo v kontaktu s městskou

---

<sup>241</sup> Zatloukal, *Práce Camilla Sitteho v Olomouci* (pozn. 22), s. 28-39.

zástavbou. Na přednádražní prostranství navazovaly obytné plochy s uliční sítí a již zmiňovanou nádražní třídou. Zanádražní prostor byl charakterizován výrobními plochami, jež vznikaly neorganizovaně a zasahovaly do ploch obytných. Ve vazbě na průmyslové plochy pak rostla živelně dělnická sídliště.<sup>242</sup>

Pro habsburskou monarchii byla důležitou a zároveň hlavní spojnici trať Vídeň – Gmünd – České Budějovice – Plzeň – Cheb. Trať Gmünd – Praha byla odbočnou nebo také vedlejší tratí. Dopravní propojení s Chebem bylo nesmírně důležité kvůli obchodu a styku s Bavorskem a Saskem. Šedesátá a sedmdesátá léta devatenáctého století jsou považována za období železniční horečky. V Praze se začínají budovat hned čtyři nové dráhy. Kromě ekonomických a vojenských důvodů, se stavbou nových železnic snaží monarchie snížit i nezaměstnanost.<sup>243</sup>

Prvním pražským nádražím bylo dnešní **Masarykovo nádraží** postavené uvnitř hradeb, v blízkosti zástavby Nového Města. [61] Neslo název Nádraží státní dráhy a jeho vybudování proběhlo mezi lety 1844–1845. Ve své době bylo největším v Evropě<sup>244</sup> a plnilo funkci osobní i nákladní dopravy, jíž sloužily nádražní budovy postavené vně hradeb. Dnes bychom jej našli na rohu ulic Havlíčkovy a Hyberské na Praze 1. Dříve se na jeho místě nacházely dvě brány v městských hradbách, a to Špitálská a Nová a dva bastiony - sv. Kryštofa a sv. Mikuláše. Hlavní důvodem ke zřízení dráhy byla nutnost propojení Prahy s Vídní, tudíž sám Císař Ferdinand nařídil roku 1841 vystavět železniční trať do Prahy. Z navrhovaných sedmi tras byla schválena trasa vedoucí z Olomouce, přes Českou Třebovou, Pardubice a Kolín. Pro stavbu nádražní budovy vybrali ing. Jünglinga a pro kolejiště ing. Jana Pernera (1815–1845), který po nejrůznějších spekulacích, kam umístit nádražní budovu, neboť to byl úkol nesmírně obtížný, zvolil volný obdélníkový pozemek v místě hradeb mezi bastiony, aby tak byla otevřena možnost vést koleje též na sever do Drážďan. Nádraží pak rozdělil na vnitřní, jež bylo situováno uvnitř hradeb a vnější za hradbami, na prostorách původních Krenových sadů. Tam byly umístěny sklady, výtopna, vodárna, strojní dílny aj. Pernerův plán zbourat část hradeb a nahradit je velkými branami pro kolejiště neprošel, proto se přistoupilo k proražení hradeb.<sup>245</sup> Budova nádraží stála původně

<sup>242</sup> Šilhánková, *Urbanismus a územní plánování* (pozn. 4), s. 25-27.

<sup>243</sup> Pavel Schreier, *Železniční stanice Praha hlavní nádraží* (pozn. 108), s. 13-14.

<sup>244</sup> Milan Polák, *Praha a železnice. Nádraží, nádražička a zastávky*, Praha 2005, s. 134-138.

<sup>245</sup> Pavel Schreier – Jan Kofroň – Václav Sosna, *Masarykovo nádraží: 150 let železnice v Praze*, Praha 1995, s. 6-13.

poměrně osamoceně na širokém prostranství v blízkosti hradeb. Na leptu z roku 1845 zobrazujícím nádraží je zřetelně vidět vydlážděná pěší ulice před budovou, zakončená hradebním náspem s branou. V pozadí mírně vyčnívá část hradeb, proražených několika tunely. [62] Ulici u nádraží lemují tři až čtyřpatrové domy, tvořící zárodek nádražní třídy, která se zde však nikdy nevytvořila. Důvodem bylo pozdější zastavění hradebních parcel, které se utvořily po zbourání hradeb na konci devatenáctého století. Nová zástavba přetřela Havlíčkovu ulici a neumožnila tak vedení ulice do centra města, aby se tak s nádražím plynule propojilo. Na předměstskou uliční síť navazují pouze dvě ulice kolmé k Havlíčkově ulici, a to ulice Na Poříčí směřující do Karlína a ulice Hybernská, na níž navazuje Seifertova ulice vedoucí na Žižkov. Nádražní budova postupem času poněkud zapadla mezi okolní domy a splýnula tak s ulicí. Zapříčinila to mimo jiné stísněnost vnitřního města vzniklá hustou zástavbou.

Nádražní třída je v Praze patrná pouze u **Smíchovského nádraží**, jehož stavba započala v únoru roku 1862. Trať směřovala přes Plzeň do Brodu nad Lesy a náležela České západní dráze. Nádraží neslo název Praha (Česká západní dráha) a od roku 1895 Smíchov (Smichow), doplněný 1909 na Smíchov Státní nádraží.<sup>246</sup> Nádražní budova byla navržena vysoce účelově, pouze s drobnou dekorací na fasádě, jež měla údajně v době stavby zakrývat nedostatky. Odstraněna byla roku 1952 a nahrazena novou stavbou ve stylu socialistického realismu.<sup>247</sup>

Budovu smíchovského nádraží lemuje široká Nádražní ulice, jež plynule navazuje na uliční síť Smíchova a Malé Strany. Propojuje tak předměstskou oblast s centrem města a tvoří nádražní třídu, vybavenou obchodním parterem. Na staré fotografii se nádražní budova vyjímá jako mohutná a osamoceně stojící, lemovaná dlážděnou ulicí s alejí stromů. [63] Dnes je již území kolem nádraží hojně zastavěno a Nádražní ulice tvoří spolu se souběžnou ulicí Radlickou a Svornosti hlavní osu, podél níž stojí blokové domy. Na levé straně je prostor kolem kolejiště osázený zelení.

Podobnou urbanistickou situaci jako v Praze na Smíchově bychom u nás mohli najít v Českých Budějovicích. Zde lemuje železniční nádraží Nádražní ulice, z níž vede Lanova třída, která se volně napojuje na okolní uliční síť a historické jádro města. [64]

---

<sup>246</sup> Polák (pozn. 244). s. 183-186.

<sup>247</sup> Schreier, *Železniční stanice Praha hlavní nádraží* (pozn. 108), s. 14.

Toto propojení je ještě evidentnější z ptáčích perspektivy. Další města, kde bychom našli nádražní třídu jsou například Ostrava, Hradec Králové nebo Brno.

Masarykovo nádraží uvnitř hradeb přestávalo z kapacitních příčin vyhovovat a vyvstal požadavek vybudovat nové nádraží, jež by propojovalo Prahu s Vídní. Vhodný pozemek pro stavbu byl vybrán v obci Královské Vinohrady hned za městskými hradbami, čímž vzaly za své některé viničné stavby a zeyerovská pila.<sup>248</sup> Architektonického projektu se ujali Josef Ignác Ulmann a Antonín Barvitijs (1823–1901) a již roku 1871 proběhlo slavnostní otevření nového nádraží s názvem Nádraží císaře Františka Josefa (1856–1954), dnešní **Hlavní nádraží**,<sup>249</sup> kterému se pro jeho tvar říkalo "Zámeček." [65] Sílicí provoz a mohutnicí doprava zapříčinila rozšíření kolejiště a přestavbu nádražní budovy, již se ujal architekt Josef Fanta. Stavba secesní budovy započala 30. června 1901 a skončila o osm let později dostavbou jižního křídla.<sup>250</sup> [66]

Budovu Hlavního nádraží nelemuje typická třída, kterou se vyznačuje Smíchovské nádraží. Přednádražní prostor je sice charakterizován širokou dopravní ulicí Wilsonovou, ale ta nenavazuje volně na městskou uliční síť a nepropojuje tak prostor nádraží s okolní zástavbou. Dnes se tato ulice napojuje na staroměstský okruh přes Hlávkův most směrem na Bubny a stává se tak důležitou komunikační spojnici mezi severní a jižní částí Prahy. Přednádražní prostor přišel o svoji funkci vstupního prostranství ve dvacátém století, kdy se k budově přistavěla velká vstupní hala v nižší úrovni, lemovaná Vrchlického sady. Budova nádraží se tak propojila s parkem a vznikl nový typ přednádražního prostoru, který již nepotřeboval komunikační propojení s okolím a dopravní spojení, neboť to zůstalo v horní úrovni a na střeše nové budovy.

Paralelu k hlavnímu nádraží v Praze bychom mohli najít v Drážďanech. Nádraží zde vzniklo na konci devatenáctého století a během druhé světové války utrpělo značné škody.<sup>251</sup> Je situováno téměř v centru města stejně jako nádraží pražské a lemují jej rušná komunikace St. Petersburger Strasse, nad níž se klenou dva železniční mosty ústící do budovy nádraží. Za nádražní třídu, která by propojovala prostor před nádražím

---

<sup>248</sup> Ibidem.

<sup>249</sup> Ivo Mahel, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě III. díl. Zaniklé proměněné a ohrožené stavby v jižní části Prahy*, Praha 2013, s. 7.

<sup>250</sup> Polák (pozn. 244), s. 134-138

<sup>251</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Dresden\\_Hauptbahnhof](http://cs.wikipedia.org/wiki/Dresden_Hauptbahnhof), vyhledáno 24. 5. 2015.

s městským centrem, můžeme považovat novou ulici Prager Strasse. [67] Tato ulice vede směrem od Starého města k nádražní budově, je lemována obchody a restauracemi a končí před jejím průčelím, které je nezvykle umístěné kolmo na kolejiště. I když se od pražského nádraží liší svou polohou i technickým řešením, nalezneme zde některé shodné rysy, jakými je například umístění v blízkosti centra města a lemování rušnou dopravní komunikací.

## 5. Závěr

Devatenácté století bylo z hlediska stavby měst jedním z nejvýznamnějších období. Průmyslová revoluce, která zapříčinila obrovský nárůst obyvatel ve městech dala podnět k přehodnocení funkce města a jeho podoby. Počaly se utvářet nové teorie týkající se vhodného založení města a komunikačního propojení s okolními příměstskými obcemi, které se později staly součástí měst a následně tak vznikla moderní velkoměsta. Praha nezůstávala ve vývoji pozadu, ale změny, které v popisovaném období prodělala nebyly tak radikální, jako v jiných hlavních městech Evropy, i když ne zanedbatelné. Popsat veškeré stavební změny Prahy by bylo nesmírně obtížné a rozsahově obsáhlé, proto vznikl výběr jen některých příkladů, které stály za zmínku nebo se nějakým způsobem vztahovaly k popisu městské zástavby. Že měla Praha ambice stát se moderním velkoměstem a zařadit se po bok velkých evropských měst je nepochybné vzhledem k tehdejší politické situaci a s ní spojeným nacionálním smýšlením. Touha po samostatnosti a odtržení od monarchie vedla k tomu, že se městská rada při řešení pražské zástavby neohlížela k Vídni, ale k Paříži, ve které viděla vzor.

Je důležité si uvědomit, že ne všechny urbanistické koncepty, které se uplatnily v hlavních evropských městech byly vhodnými a praktickými. Například plán Paříže byl zprvu oceňován pro svou racionalitu a určitou reprezentativnost, ale problémy, které do města přinesl nárůst obyvatel odstraněny nebyly. Podobné to bylo v Berlíně. Snaha co nejrychleji vyřešit bydlení přistěhovaných dělníků vedla k tomu, že vzniklo velké předměstí šachovnicově uspořádané zástavby ovšem bez propojení s centrem města a s nedostatkem zeleně. Tyto příklady jsou jasným dokladem toho, že urbanismus byl teprve na začátku a až ve dvacátém století mohli architekti a urbanisté, kteří se z těchto omylů poučili, uskutečnit vyhovující regulační plány. Nikdy však nebylo možné vytvořit dokonalý urbanistický koncept, protože se musel brát ohled na stávající městské čtvrtě.

Typy městských celků a prostorů se utvářely buď uměle nebo vznikly na základě již existující zástavby. Záměrné utváření bulvárů mělo buď účel reprezentativní, jako tomu bylo v případě okružní třídy anebo praktický, například u nádražní třídy, jejíž účelem bylo propojení nádraží s centrem města. Praha možná měla ambice stát se reprezentativním městem, ale vzhledem k závislosti na habsburské monarchii jí chyběly odpovídající prostředky k uskutečnění svého záměru. Svě sny tedy mohla převést do reality aspoň na poli výstavby reprezentativních budov, pomocí kterých se zařadila mezi

významná evropská města. Jak se intravilán města zvětšoval růstem předměstí za městskými hradbami, začaly vznikat rozdíly mezi jednotlivou zástavbou podle toho, komu byla určena. Ačkoliv zde ještě nemůžeme hovořit o funkčních zónách nebo jasně definovaných zastavovacích soustavách, objevují se již první náznaky typů urbanistických celků, které daly základ odborné terminologii v oboru urbanismu. Racionalisticky vymezená moderní struktura města tedy dostala pojmenování a začal se jí zabývat nový obor urbanismus.

Je paradoxem, že ačkoliv se na sklonku devatenáctého století v touze učinit z Prahy moderní město s širokými ulicemi a novými domy bořily historické budovy, činžovní domy, které se masivně stavěly na nově vzniklých parcelách, byly projektovány v historizujících slozích. Nezbyvá než říci, že taková byla doba a že ač přinesla řadu cenných hodnot do městského celku, taky z něj mnoho vzala. Samotná pražská asanace byla významnou érou v proměně Prahy a popsat všechny změny, které zapříčinila by vydalo na několik samostatných prací. Faktem je skutečnost, že i jiná evropská města prodělala radikální asanaci historického jádra a mnohdy i v mnohem větším měřítku. Na jejím příkladu můžeme jasně vidět, jak se politika a ekonomika promítla do tvorby zástavby města a způsobila nezvratné škody. Tento jev je varováním a odstrašujícím příkladem, ke kterému by již nikdy nemělo v budoucnu dojít. Zajímavým podnětem pro budoucí bádání je činnost Umělecké komise, která vznikla na půdě probíhající asanace Prahy. Za podrobnější prostudování ale rovněž stojí vývoj a vznik zeleně ve městě anebo historie promenád, z nichž některé posléze zanikly. Kéž je tato práce inspirací ke vzniku dalších prací věnujících se stavebnímu vývoji hlavního města.

## 6. Literatura abecedně

- Olga Ambrožová, Jak Dům u Hybernů dvakrát o svoji barvu přišel, *Zprávy památkové péče* LXVI, č. 6, 2006, s. 466-469.
- Michael J. Bannon, *Dublin town planning competition: Ashbee & Chettle's The New Dublin - A Study in Civics*, Dublin 1998.
- Kateřina Bečková, *Václavské náměstí v běhu staletí*, Praha 1993.
- Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Hradčany a Malá Strana*, Praha 2000.
- Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Nové Město*, Praha 1998.
- Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Staré Město*, Praha 2005.
- Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, Praha, 2009.
- Jan Boněk, *Praha esoterická. Židovská Praha: průvodce městem, které neexistuje*, Praha 2009.
- Blahomír Borovička – Jiří Hrůza, *Praha, 1000 let stavby města*, Praha 1983.
- Jozef Brath, *Urbanistický parter*, Bratislava 1998.
- Charles Buls, *Estetika měst*, překlad J. Podlipný. Praha 1900.
- František Černý – Eva Kolárová, *Sto let Národního divadla*, Praha 1983.
- Barbara Dmytrasz, *Die Ringstraße, Eine europäische Bauidee*, Wien 2008.
- Antonín Engel, *Náměstí Vítězství v Praze - Dejvicích jeho vznik, vývoj a stavba*, Praha 1939.
- Antonín Engel, *Rudolfinum*, Praha 1942-3.
- Miloš Fiala, *Staroměstské náměstí v proměnách času*, Praha 2012.
- Jan Gehl, *Život mezi budovami*, Brno 2000.
- Tomas Hall, *Planning Europe's capital cities: aspects of Nineteenth Century Urban Development*, London 2010.
- Kar Henrici, Camillo Sitte als Begründer einer neuen Richtung im Städtebau, *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur - und Architekten-Vereins*, no. 56, 1904.
- Marie Homerová, *Kapitoly z dějin evropského města*, Praha 2012.
- Pavla Horská – Eduard Maur – Jiří Musil, *Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa*, Praha–Litomyšl 2002.
- Jan Hrubeš, *Novoměstská radnice. Karlovo náměstí*, Praha 2000.



- Emanuel Hruška, *Vývoj stavby miest*, Bratislava 1961.
- Jiří Hrůza, *Město: Praha*, Praha 1989.
- Jiří Hrůza, Pražské proměny, in: *Acta Musei Pragensis 93: Pražská asanace, ke 100. výročí vydání asanačního zákona pro Prahu*, Praha 1993, s. 8-13.
- Jiří Hrůza, *Slovník soudobého urbanismu*, Praha 1977.
- Jiří Hrůza, *Svět měst*, Praha 2014.
- Jiří Hrůza, *Teorie města*, Praha 1965.
- Jiří Hrůza - Josef Zajíc, *Základy urbanismu II*, Praha 1996.
- Jan Jungmann, *Smíchov, město za Újezdskou branou*, Praha 2007.
- František Kašička, Regulační plán Starého Města v roce 1904, in: *Sto let Klubu za starou Prahu 1900–2000: Jubilejní sborník*, Praha 2000, s. 94-99.
- Michael Klang, Přestavba domu U Hybernů z pohledu architekta, *Zprávy památkové péče* LXVI, č. 6, 2006, s. 461-466.
- Gabriel Kopáček – Evgeniia Kuznetcová – Jana Zdražilová, *Moje náměstí*, Brno 2014.
- Jan Krásný, *Základy urbanismu*, Praha 1962.
- Karel Kuča, *Brno. Vývoj města, předměstí a připojených vesnic*, Praha–Brno 2000.
- Václav Ledvinka (ed.) et al., *Osm století pražské samosprávy* (kat. výst.), Clam-Gallasův palác v Praze 2000.
- Václav Ledvinka (ed.) et al., *Praha-Vídeň. Dvě evropské metropole v běhu staletí* (kat. výst.), Clam-Gallasův palác v Praze 2004.
- Zdeněk Lukeš, *Praha moderní, Velký průvodce po architektuře 1900-1950/Historické centrum*, Praha–Litomyšl 2012.
- Ivo Mahel, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě II. díl. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby na pražské periferii*, Praha 2013.
- Ivo Mahel, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě III. díl. Zaniklé proměněné a ohrožené stavby v jižní části Prahy*, Praha 2013.
- Vladimír Matoušek, *Komposice a organizace města*, Brno 1953.
- Zdeněk Míka, *Karlín, nejstarší předměstí Prahy*, Praha 2011.
- *Obecní dům v Praze: historie a rekonstrukce* (kat. výst.), Obecní dům v Praze 1997.
- Jaroslav Pacovský, *Historie budovy Národního divadla*, Praha 1983.
- František Palacký, *Stručné dějiny Prahy/Skizze einer Geschichte von Prag*, Praha 1998.

- Montserrat Pallares-Barbara – Anna Badia – Jordi Duch, Cerdà and Barcelona: The need for a new city and service provision, *Urbani izziv XX*, no. 2, 2011, s. 122-136.
- Arno Pařík, Židovské Město Pražské, přehled stavebního vývoje do poloviny 19. století, in: *Acta Musei Pragensis 93: Pražská asanace, ke 100. výročí vydání asanačního zákona pro Prahu*, Praha 1993, s. 14-18.
- Jiří Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu. Praha a středoevropské metropole 1850-1920*, Praha 1999.
- Emanuel Poche, *Prahou krok za krokem*, Praha–Litomyšl 2001.
- Ota Pokorný, *Plán Prahy z roku 1791*, Praha, 1980.
- Milan Polák, *Praha a železnice. Nádraží, nádražička a zastávky*, Praha 2005.
- *Praha 1750–1850, památky literární, umělecké a občanské* (kat. výst.), Městské muzeum pražské 1916.
- Eva Semotanová, *Mapy Čech, Moravy a Slezska v zrcadle staletí*, Praha 2001.
- Eva Semotanová – Tomáš Kykal – Zdeněk Munzar et al., *České země na starých mapách*, Praha 2008.
- Carl E. Schorske, *Vídeň na přelomu století*, Brno 2000.
- Pavel Schreier – Jan Kofroň – Václav Sosna, *Masarykovo nádraží: 150 let železnice v Praze*, Praha 1995.
- Camillo Sitte, *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Brno 2012.
- Karel Sklenář, *Obraz vlasti: Příběh Národního muzea*, Praha–Litomyšl 2001.
- Jiří Soukup, *Pražské jezy, vodárny, mlýny a nábřeží*, Praha 1905.
- Hana Svatošová – Václav Ledvinka, *Město a jeho dům: Kapitoly ze stoleté historie Obecního domu hlavního města Prahy (1901-2001)*, Praha 2002.
- Jan E. Svoboda, *Antonín Engel 1879-1958, architekt, urbanista, pedagog* (kat. výst.), Národní galerie v Praze 1999.
- Jan E. Svoboda – Zdeněk Lukeš – Ester Havlová, *Praha 1891–1918. Kapitoly o architektuře velkoměsta*, Praha 1997.
- Vladimíra Šilhánková, Člověk, stavby a veřejný prostor z pohledu urbanisty, in: *Člověk, stavby a jejich vzájemné působení: vnější a vnitřní prostředí staveb a jeho působení na člověka: teoretické názory a přístupy, příklady z praxe a možnosti různých disciplín: sborník ke kolokviu*, Praha 2005, s. 5.
- Vladimíra Šilhánková – Jan Koutný – Markéta Čablová, *Urbanismus a územní plánování*, Pardubice, 2002.

- Lada Šošolíková, Člověk a veřejný prostor, in: *Člověk, stavby a jejich vzájemné působení: vnější a vnitřní prostředí staveb a jeho působení na člověka: teoretické názory a přístupy, příklady z praxe a možnosti různých disciplín: sborník ke kolokviu*, Praha 2005, s. 109-118.
- Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1995.
- Michal Švec, *Komunální politika ve Velké Praze: Obecní volby, politické strany a zvolené orgány v letech 1923-1938*, Praha 2012.
- Raymond Unwin, *Town planning in practice*, London 1909.
- Pavel Vlček (ed.) et al., *Umělecké památky Prahy. Velká Praha A/L*, Praha 2012.
- Jindřich Vybíral, Městu na ozdobu, umění ke cti, sobě pro slávu: tři kapitoly o architektuře Rudolfiny, *Umění XXXIX*, 1991, s. 384-400.
- Mechtild Widrich, The Willed and the Unwilled Monument: Judenplatz Vienna and Riegl's Denkmalpflege, *Journal of the Society of Architectural Historians LXXII*, no. 3, 2013, s. 382 - 398.
- Zdeněk Wirth (ed.) – Václav Dědina – Jan Filip et al., *Jak rostla Praha*, Praha 1939.
- Rudolf Wurzer, „Zákon daný dne 11. 2. 1893, Čís 22, ř. z., o vyvlastňování k úpravě asanačního obvodu královského hlavního města Prahy” – Jeho význam pro obnovu měst, in: *Acta Musei Pragensis 93: Pražská asanace, ke 100. výročí vydání asanačního zákona pro Prahu*, Praha 1993, s. 20-29.
- Pavel Zatloukal, *Brněnská okružní třída*, Brno 1997.
- Pavel Zatloukal, Práce Camilla Sitteho v Olomouci, in: *Výroční zpráva okresního archivu v Olomouci za rok 1979*, Olomouc 1980, s. 28-39.
- Timotheus Čestmír Zelinka, *Pražská předměstí*, Praha 1955.

## 7. Internetové odkazy

[http://en.wikipedia.org/wiki/Pietro\\_Nobile](http://en.wikipedia.org/wiki/Pietro_Nobile), vyhledáno 15.3. 2015

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Heinrich\\_Ferstel](http://cs.wikipedia.org/wiki/Heinrich_Ferstel), vyhledáno 15.3. 2015

<http://en.wikipedia.org/wiki/Eixample>, vyhledáno 15.3. 2015

<http://www.habsburger.net/de/medien/enthullungsfeier-des-denkmals-fur-den-prinzen-eugen-am-heldenplatz-18-oktober-1865>, vyhledáno 22. 3. 2015.

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Place\\_du\\_Carrousel](http://cs.wikipedia.org/wiki/Place_du_Carrousel), vyhledáno 24.3. 2015.

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Place\\_de\\_la\\_Bastille](http://cs.wikipedia.org/wiki/Place_de_la_Bastille), vyhledáno 29.3. 2015

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Place\\_de\\_la\\_Nation](http://cs.wikipedia.org/wiki/Place_de_la_Nation), vyhledáno 29.3. 2015

<http://pamatkypraha5.cz/pamatka/justicni-palac/>, vyhledáno 30.3. 2015

<http://www.archiweb.cz/architects.php?action=show&id=2562&type=arch>, vyhledáno 7.4. 2015

<https://dictionaryofarthistorians.org/gurlittc.htm>, vyhledáno 8.4. 2015

<http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html>, vyhledáno 11.4. 2015

<http://landscapes.hiu.cas.cz/praha.php>, vyhledáno 12.4. 2015

<http://www.aviewoncities.com/dresden/theaterplatz.htm>, vyhledáno dne 14.5. 2015

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Dresden\\_Hauptbahnhof](http://cs.wikipedia.org/wiki/Dresden_Hauptbahnhof), vyhledáno 24. 5. 2015

[http://en.wikipedia.org/wiki/Adam\\_Mickiewicz\\_Monument,\\_Kraków](http://en.wikipedia.org/wiki/Adam_Mickiewicz_Monument,_Kraków), vyhledáno 25.5. 2015

## 8. Elektronické zdroje

Mairie de Paris, Direction de l'Urbanisme, [Place de la République, étude DU sur l'histoire de la place \[archive\]](#), décembre 2009, vyhledáno 22.3. 2015.

## 9. Prameny

Archiv Národního muzea Praha, *Chotek Karel (1799-1868)*, inv. č. 188, karton 3, nesignováno.

Archiv hlavního města Prahy, Josef Schulz, *Pamětní spis stran upravení a rozšíření království českého hl. města Prahy*, Praha 1873, sign. F 2280/17.

Archiv hlavního města Prahy, *Věstník obecní královského hlavního města Prahy*, sign. 1894-1896.

Archiv hlavního města Prahy, *Věstník obecní královského hlavního města Prahy*, sign. 1897-1900.

Archiv hlavního města Prahy, *Administrační zpráva obce královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí sousedních Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova*, sign. 1893-1894.

Archiv hlavního města Prahy, *Administrační zpráva obce královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou kommissí obcí sousedních Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova*, sign. 1895.

## 10. Summary

Most of the majority European cities changed their look during the nineteenth century. Growthiness of the most of cities was caused by industrial progress, increase of population and their migration to big towns due to good working opportunities. Suburbs started to increase very rapidly and there was a lot of problems with poor hygienic conditions and poor intercommunication between city centres and them. The author presents some problems, which came in the capital cities of central and western Europe in the half on nineteenth century. The modern theories about urbanism and healthy living was formed in that period of time. The main theories has been presented in literature and journals, which are published based on architects' congresses.

Prague - capital city of the Czech Republic - experienced complicated evolution during the nineteenth century. Rapid building development ran mainly in half and in the end of the century, when clearance in hearth of city proceeded very rapidly. The author described the most important structural changes, which occurred in the period 1780 - 1914. Urbanism's typology is used on the Prague's suburbs, which had specific building development. Description of the view to the suburbs, that grew up without any regulation plan and arrangement is compared with a new suburb Karlín, which was built according to the regulation plan from 1817. This plan contains modern urbanism's terminology, such as functional zoning and building over systems. Categories of public spaces in the European cities are described according the particular examples. The first category of squares and their differentiation to square with memorial, square carousel and so on is demonstrated on the some examples of places in Prague. The author compares his view with other important places of cities in central Europe, for example Cracow, Vienna, Paris, Berlin and so on. Building development of circular boulevard is described on the example of Wien, where is the most important boulevard of this type and compared with circular boulevard in Brno, because this form of public place is not found in Prague. The end of this thesis is engaged in the type of station boulevard, it's appearance and characteristic elements.

Basic urbanism's typology was depicted on the particular examples of town's places, which have been regulated or developed spontaneously. Prague's development was very

similar to other European cities. Historic, politic and aesthetic reasons are always very important in case of construction cities.

## 11. Seznam vyobrazení

1. Pohled na čtvrť Eixample, Barcelona, Španělsko, letecký snímek. Zdroj: <http://vygosh.cz/foto-panel.html>, vyhledáno 14. 3. 2015.
2. Mapa Ringstrasse, situace po vybudování okružní třídy, Vídeň, Rakousko. Zdroj: Jiří Hruža, *Svět měst*, Praha 2014, s. 457.
3. Pohled na městskou zástavbu Paříže, Francie, letecký snímek. Zdroj: <http://regard-sur-la-terre.over-blog.com/article-28-capitales-europeennes-vues-de-l-espace-et-28-drapeaux-a-paris-drapeau-tricolore-pour-le-defile-124172301.html>, vyhledáno 20. 6. 2015.
4. F. A. L. Herget, PLAN Der K. K. Hauptstadt Prag im Königr. Böheim, Plán Prahy, 1791. Zdroj: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hergetuv\\_plan\\_Prahy.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hergetuv_plan_Prahy.jpg), vyhledáno 7. 4. 2015.
5. Dobové zobrazení ulice Na Příkopě - Staré aleje, Staré Město, Praha, 1875. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Hradčany a Malá Strana*, Praha 2000, s. 249.
6. Dobové zobrazení Národní třídy - Nové aleje, Staré Město, Praha, po 1813. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Hradčany a Malá Strana*, Praha 2000, s. 268.
7. Dobové zobrazení Chotkovy silnice, Malá Strana, Praha, 1850. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Hradčany a Malá Strana*, Praha 2000.
8. Řetězový most Císaře Františka I., Praha, 1839–1841. Zdroj: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Most\\_císaře\\_Františka\\_I./#media/File:Bridge\\_of\\_Francis\\_I,\\_Prague.jpg](http://cs.wikipedia.org/wiki/Most_císaře_Františka_I./#media/File:Bridge_of_Francis_I,_Prague.jpg), vyhledáno 7. 5. 2015.
9. Promenáda nad Koňskou branou, Nové Město, Praha, 1827–1830. Zdroj: <http://www.praguecityline.cz/prazske-pamatky/vaclavske-namesti-od-minulosti-po-soucasnost>, vyhledáno 17. 6. 2015.
10. Situační plán čtvrti Karlín, Praha, 1817. Zdroj: Jan E. Svoboda - Zdeněk Lukeš - Ester Havlová, *Praha 1891 – 1918. Kapitoly o architektuře velkoměsta*, Praha 1997, s. 143.
11. Plán Starého Města a Nového Města, Praha, 1842–1845. Zdroj: Eva Semotanová – Tomáš Kykal – Zdeněk Munzar et al., *České země na starých mapách*, Praha 2008, s. 51.



12. Eva Semotanová – Marcela Havelková, mapa Prahy v polovině 19. století na digitálním modelu krajiny podle prvního vojenského mapování z let 1780-1783. Zdroj: <http://landscapes.hiu.cas.cz/img/p6.jpg>, vyhledáno 12. 4. 2015.
13. Asanační komise, plán asanačních obvodů v Praze, 1896. Zdroj: Archiv hlavního města Prahy, *Administrační zpráva obce královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komissí obcí sousedních Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova*, sign. 1893-1894.
14. Antonín Langweil, Model Prahy, 1826–1837. Zdroj: <http://muzeumprahy.cz/430-langweiluv-model-prahy/>, vyhledáno 17. 6. 2015.
15. Schéma půdorysu Velké Prahy utvořené roku 1920. Zdroj: Blahomír Borovička – Jiří Hrůza, *Praha, 1000 let stavby města*, Praha 1983.
16. Alfréd Hurtig, Polohopisný plán královského hlavního města Prahy, Smíchova, Karlína, Královských Vinohradů, Žižkova a Nuslí, 2. vydání, výřez mapy s oblastí obce Smíchova, 1891. Zdroj: <http://kramerius.mlp.cz/kramerius/MShowMonograph.do?id=5668>, vyhledáno 17. 6. 2015.
17. Situační plán vojtěšské a zderazské asanační oblasti, Praha. Zdroj: Jan E. Svoboda – Zdeněk Lukeš – Ester Havlová, *Praha 1891–1918. Kapitoly o architektuře velkoměsta*, Praha 1997, s. 58.
18. Andrásyho třída, Budapešť, Maďarsko, 1872–1876. Zdroj: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Andrásyho\\_třída](https://cs.wikipedia.org/wiki/Andrásyho_třída)
19. Jan Koula – Jiří Soukup, Návrh mostu Svatopluka Čecha, Praha, 1901. Zdroj: Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1995, s. 28.
20. Pohled na budovu Uměleckoprůmyslového muzea, filozofickou fakultu Univerzity Karlovy a Rudolfinu, Staré Město, Praha, počátek 20. století, snímek pořízený z Pražského hradu. Zdroj: <http://www.baroknipodvecery.cz/fr/letni-slavnosti/koncertni-saly/rudolfinum/>, vyhledáno 18.6. 2015.
21. Dobový pohled na oblast dnešního Karlína od novoměstských hradeb, Praha, po 1800. Zdroj: Zdeněk Míka, *Karlín, nejstarší předměstí Prahy*, Praha 2011, s. 26.

22. Plán Karlína, výřez z mapy Prahy a okolí, 1880/1886. Zdroj: Zdeněk Míka, *Karlín, nejstarší předměstí Prahy*, Praha 2011, s. 31.
23. Pohled do Královské ulice směrem z Nového Města, Karlín, Praha, kolem 1905. Zdroj: Zdeněk Míka, *Karlín, nejstarší předměstí Prahy*, Praha 2011, s. 35.
24. Pohled do Štefánikovy ulice (dříve třída Kinských) z náměstí Kinských, Smíchov, Praha, kolem 1910. Zdroj: Jan Jungmann, *Smíchov, město za Újezdskou branou*, Praha 2007.
25. Negrelliho viadukt, Karlín, Praha, 1. polovina 19. století. Zdroj: Zdeněk Míka, *Karlín, nejstarší předměstí Prahy*, Praha 2011, s. 28.
26. Situační plán čtvrtí Bubenče a Holešovic, Praha. Zdroj: Jan E. Svoboda – Zdeněk Lukeš – Ester Havlová, *Praha 1891–1918. Kapitoly o architektuře velkoměsta*, Praha 1997, s. 168.
27. Alfréd Hurtig, Polohopisný plán Královských Vinohradů, Nuslí a Vršovic, Praha, 1891. Zdroj: Eva Semotanová – Tomáš Kykal – Zdeněk Munzar et al., *České země na starých mapách*, Praha 2008.
28. Alfréd Hurtig, Plán Karlína – Žižkova a Královských Vinohradů, Praha, 1909. Zdroj: [http://towns.hiu.cas.cz/p\\_prehled.php](http://towns.hiu.cas.cz/p_prehled.php), vyhledáno 18. 6. 2015.
29. Pohled na šachovnicovou zástavbu čtvrtě Žižkov, Praha, letecký snímek. Zdroj: <http://www.esennce.cz/vyhliidovy-let-nad-prahou/>, vyhledáno 18. 6. 2015.
30. Pohled na šachovnicovou zástavbu čtvrtě Vinohrady, Praha, letecký snímek. Zdroj: Blahomír Borovička - Jiří Hrůza, *Praha, 1000 let stavby města*, Praha 1983.
31. Pohled na nepravidelnou pravoúhlou zástavbu bratislavského Starého Města a městský hrad, Slovensko, letecký snímek. Zdroj: <http://aktualne.atlas.sk/pozrite-si-bratislavu-z-vtacej-perspektivy/archiv/foto/3>, vyhledáno 20.6.
32. Pohled na šachovnicovou zástavbu uvnitř i vně okružní třídy, Vídeň, Rakousko, letecký snímek. Zdroj: <http://www.wertheimer.info/family/GRAMPS/Wertheimer/img/b/1/b11efb67b9277933a79.html>, vyhledáno 7. 5. 2015.

33. Pohled na šachovnicovou pravidelnou zástavbu Berlína, Německo, letecký snímek. Zdroj: [http://fotosausderluft.de/keyword/Frankfurter+Allee?g2\\_itemId=7352&g2\\_imageViewsIndex=2](http://fotosausderluft.de/keyword/Frankfurter+Allee?g2_itemId=7352&g2_imageViewsIndex=2), vyhledáno 20.6. 2015.
34. Historické zobrazení čtvrtě Smíchov, Praha, 1867. Zdroj: Timotheus Čestmír Zelinka, *Pražská předměstí*, Praha 1955.
35. Place de la Concorde, Paříž, Francie, letecký snímek. Zdroj: <http://www.delcampe.net/page/item/id,0067584563,language,E.html>, vyhledáno 20. 6. 2015.
36. Historický pohled směrem ke Koňské bráně na Václavském náměstí, 1868. Nové Město, Praha. Zdroj: [http://www.casopisstavebnictvi.cz/nekonecny-pribeh-vaclavskeho-namesti\\_N5295](http://www.casopisstavebnictvi.cz/nekonecny-pribeh-vaclavskeho-namesti_N5295), vyhledáno 20. 6. 2015.
37. Heldenplatz, Vídeň, Rakousko, letecký snímek. Zdroj: <http://eurovisionireland.net/2014/09/06/austria-videos-of-eurovillage-2015-as-details-are-announced-for-eurovision/>, vyhledáno 20. 6. 2015.
38. Historické zobrazení Staroměstského náměstí, pohled z Týnského chrámu, Staré Město, Praha, 1825. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Staré Město*, Praha 2005, s. 39.
39. Pohled na náměstí Rynek Glówny, Krakov, Polsko. Zdroj: <http://www.newgo.cz/krakov-a-osvetim-vylet-pro-1-osobu-autobusem/>, vyhledáno 20. 6. 2015.
40. Vítězné náměstí ve čtvrti Dejvice, Praha, letecký snímek. Zdroj: <http://www.letecke-snimky.cz/vitezne-namesti-dejvice-i7464.html>, vyhledáno 20. 6. 2015.
41. Place de la Bastille, Paříž, Francie, letecký snímek. Zdroj: <http://www.ladepeche.fr/article/2011/07/13/1128118-la-bastille-histoires-de-momies-de-sade-et-d-elephant.html>, vyhledáno 20. 6. 2015.
42. Place de la Nation, Paříž, Francie, letecký snímek. Zdroj: <http://blog.velib.paris.fr/blog/2013/10/21/la-place-de-la-nation-de-plus-en-plus-velofriendly/>, vyhledáno 20. 6. 2015.
43. Place de L'Étoile, Paříž, Francie, letecký snímek. Zdroj: <http://vygosh.cz/foto-francie.html>, vyhledáno 14. 3. 2015.

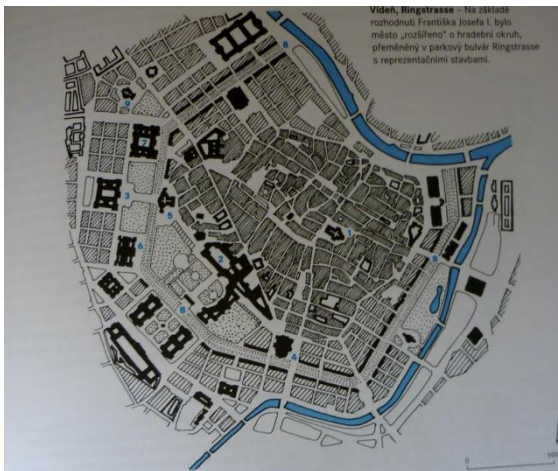
44. Antonín Engel, Generální regulační plán čtvrti Dejvice, Praha, 1923. Zdroj: Jiří Hruža, *Svět měst*, Praha 2014, s. 511.
45. Antonín Engel, Modely budov České techniky, pohled od JV z nízkého horizontu, 1933. Zdroj: Antonín Engel, *Náměstí Vítězství v Praze - Dejvicích jeho vznik, vývoj a stavba*, Praha 1939, s. 8.
46. Josef Schulz, Národní muzeum, Nové Město, Praha, 1883–1891. Zdroj: autor.
47. Rozptylový prostor u budovy Národního muzea, Nové Město, Praha. Zdroj: autor.
48. Josef Zítek – Josef Schulz, Rudolfinum, Staré Město, Praha, 1876–1885. Zdroj: <http://foto.mapy.cz/26924-Rudolfinum>, vyhledáno 20. 6. 2015.
49. Gottfried Semper, Semperoper, pohled na budovu a rozptylový prostor, Drážďany, Německo, 1838–1841, 1871–1878(obnova po požáru). Zdroj: autor.
50. Pohled směrem k Národní třídě a na boční fasádu Národního divadla, Staré Město, Praha. Zdroj: autor.
51. Piazzetta Národního divadla, Staré Město, Praha, 1977–1983. Zdroj: <http://www.prague.eu/cs/objekt/mista/1631/piazzeta-narodniho-divadla?back=1>, vyhledáno 20. 6. 2015.
52. Rozptylový prostor před budovou Justičního paláce, Smíchov, Praha. Zdroj: autor.
53. Osvald Polívka – Antonín Balšánek, Obecní dům, Nové Město, Praha, 1905–1912. Zdroj: autor.
54. Rozptylový prostor před Obecním domem, Nové Město, Praha. Zdroj: autor.
55. Mapa historického jádra Prahy s vyznačenou "kvaziookružní" třídou. Zdroj: <http://www.brezina.cz/cfaq.htm>, vyhledáno 20.6. 2015.
56. Schéma Ringstrasse s nejvýznamnějšími veřejnými budovami, Vídeň, 1860. Zdroj: <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Ringstra%C3%9Fe>, vyhledáno 20. 6. 2015.
57. Josef Esch, Plán na rozšíření vnitřního města, Brno, 1845. Zdroj: Karel Kuča, *Brno. Vývoj města, předměstí a připojených vesnic*, Praha–Brno 2000.

58. Ludwig Foester, Regulační plán okružní třídy, Brno, 1860. Zdroj: Karel Kuča, *Brno. Vývoj města, předměstí a připojených vesnic*, Praha–Brno 2000, s. 104.
59. Johan Lorenz, Projekt k rozšíření vnitřního města, Brno, 1861. Zdroj: Pavel Zatloukal, *Brněnská okružní třída*, Brno 1997, s. 57.
60. Rekonstrukce stavu brněnské okružní třídy k roku 1914. Zdroj: Pavel Zatloukal, *Brněnská okružní třída*, Brno 1997, s. 163.
61. Jüngling – Jan Perner, Nádraží Státní dráhy, Nové Město, Praha, 1844–1845. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, Praha, 2009.
62. Pohled na prostor před nádražím Státní dráhy a na proražené hradby v pozadí, Nové Město, Praha, 1845. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, Praha, 2009.
63. Nádražní budova ve čtvrti Smíchov, Praha, 1862. Zdroj: [http://www.fotohistorie.cz/Praha/Praha-mesto/Smichov/Smichov\\_-\\_nadrazi/Default.aspx](http://www.fotohistorie.cz/Praha/Praha-mesto/Smichov/Smichov_-_nadrazi/Default.aspx), vyhledáno 20. 6. 2015.
64. Mapa Českých Budějovic s vyznačenou Lanovou třídou spojující nádražní prostor s centrem města. Zdroj: <https://www.ockovacentrum.cz/cz/uzavreni-centra-ceske-budejovice--sever>, vyhledáno 20. 6. 2015
65. Josef Ignác Ulmann – Antonín Barvitijs, Nádraží Františka Josefa, Nové Město, Praha, 1871. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, Praha, 2009, s. 80.
66. Josef Fanta, Wilsonovo nádraží, Nové Město, Praha, 1901–1909. Zdroj: Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, Praha, 2009, s. 84.
67. Mapa Drážďan s vyznačenou nádražní budovou a nádražní třídou Prager Strasse navazující na ulici vedoucí do centra města, Německo. Zdroj: <http://www.dresden.citysam.de/stadtplan-dresden/stadtplan-prager-strasse.htm>, vyhledáno 20. 6. 2015.

## 12. Obrazová příloha



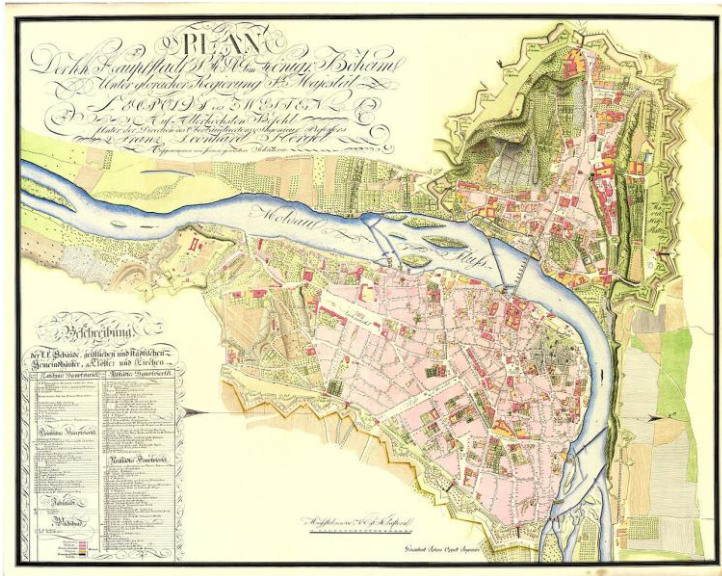
1. Pohled na čtvrť Eixample, Barcelona, Španělsko, letecký snímek.



2. Mapa Ringstrasse, situace po vybudování okružní třídy, Vídeň, Rakousko.



3. Pohled na městskou zástavbu Paříže, Francie, letecký snímek.



4. F. A. L. Herget, PLAN Der K. K. Hauptstadt Prag im Königr. Böhmeim. Plán Prahy, 1791.



5. Ulice Na Příkopě - Staré aleje, Praha, před 1875.



6. Národní třída - Nové aleje, Praha, po 1813.



7. Dobový pohled na Chotkovu silnici, Praha, kolem 1850.

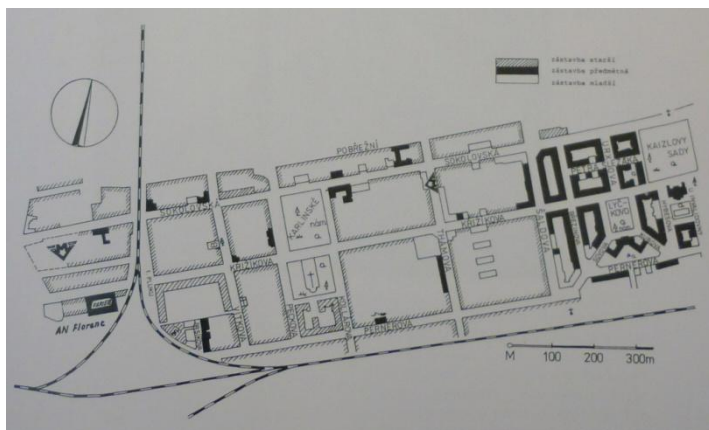


8. Řetězový most, Praha, kolem 1870.



9. Promenáda nad Koňskou branou, Praha, 1830.





10. Situační plán čtvrti Karlín, Praha.



11. Carl Vasquez Pinas, plán Starého a Nového Města, Praha, 1842–1845.



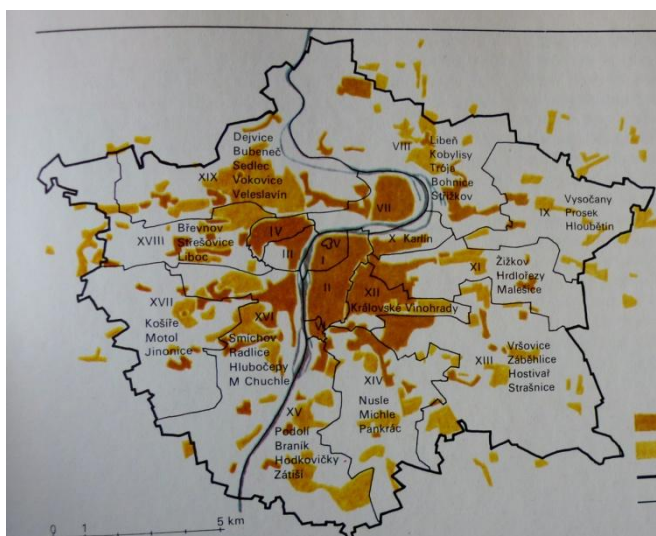
12. Mapa Prahy v polovině 19. století na digitálním modelu krajiny podle prvního vojenského mapování z let 1780-1783.



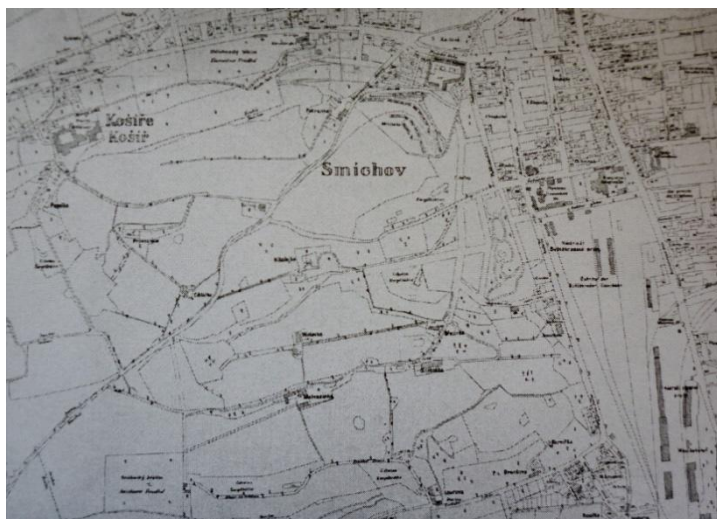
13. Plán asanačních obvodů v Praze, 1896.



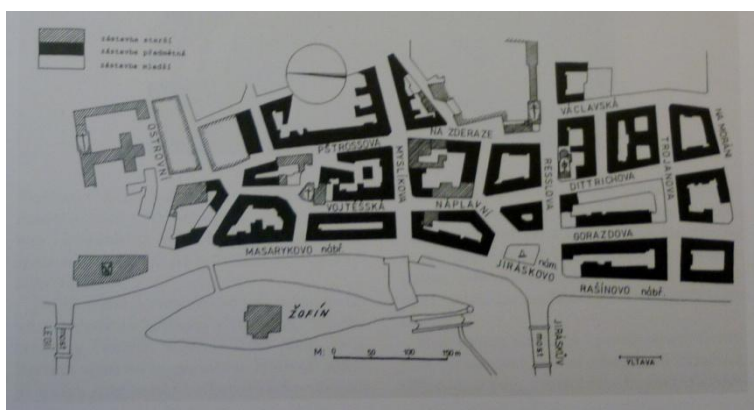
14. Antonín Langweil, Model Prahy, 1826–1837.



15. Schéma půdorysu Velké Prahy utvořené roku 1920.



16. Alfréd Hurtig, Polohopisný plán královského hlavního města Prahy, Smíchova, Karlína, Královských Vinohradů, Žižkova a Nuslí, 2. vydání, výřez mapy s oblastí obce Smíchova, 1891.



17. Situační plán vojtěšské a zderazské asanační oblasti, Praha.



18. Andrássyho třída, Budapešť, Maďarsko, 1896.



19. Jan Koula – Jiří Soukup, Návrh mostu Svatopluka Čecha, Praha, 1901.



20. Pohled na budovu Uměleckoprůmyslového muzea (vpravo), filozofickou fakultu Univerzity Karlovy (uprostřed) a Rudolfinum (vlevo), Praha.



21. Historický pohled na oblast dnešního Karlína od novoměstských hradeb, Praha, po 1800.



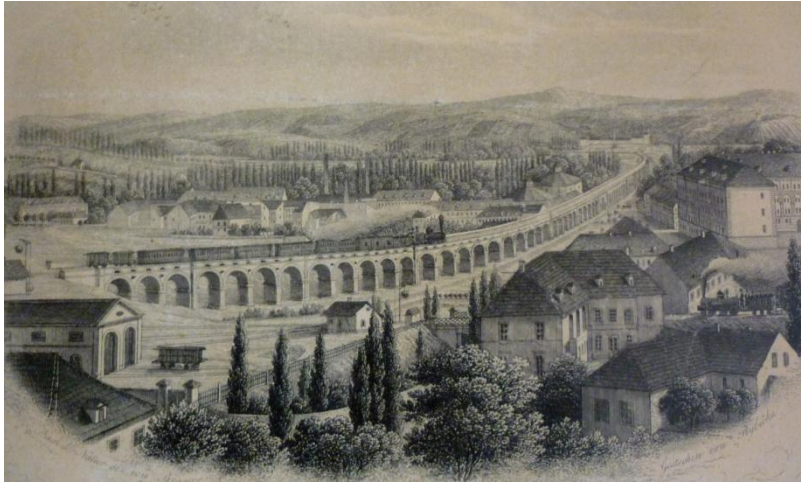
22. Plán Karlína, výřez z mapy Prahy a okolí, 1880/1886.



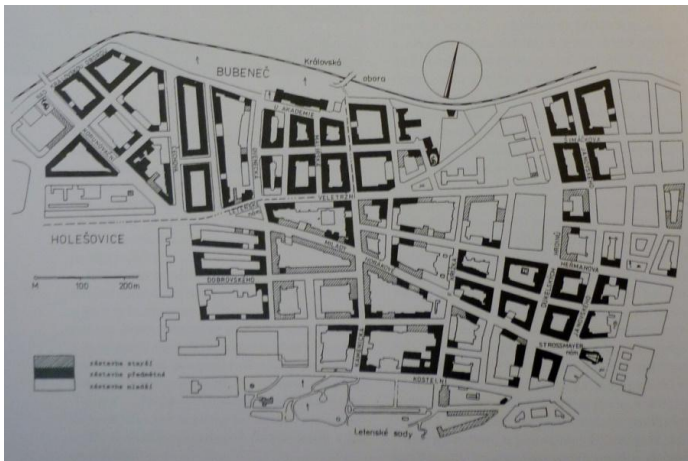
23. Dobový pohled do Královské ulice z Nového Města, Karlín, Praha, kolem 1905.



24. Dobový pohled do Štefánikovy ulice (dříve třída Kinských) z náměstí Kinských, Smíchov, Praha, kolem 1910.



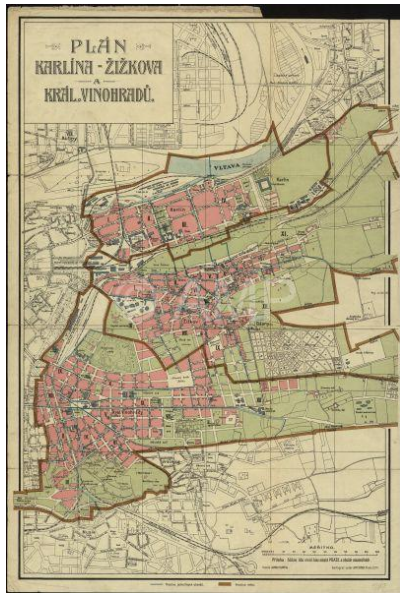
25. Negrelliho viadukt, Karlín, Praha, 1857.



26. Situační plán čtvrtí Bubenče a Holešovic, Praha.



27. Alfréd Hurtig, Polohopisný plán Královských Vinohradů, Nuslí a Vršovic, Praha, 1891.



28. Alfréd Hurtig, Plán Karlína - Žižkova a Královských Vinohradů, Praha, 1909.



29. Pohled na šachovnicovou zástavbu čtvrtě Žižkov, Praha, letecký snímek



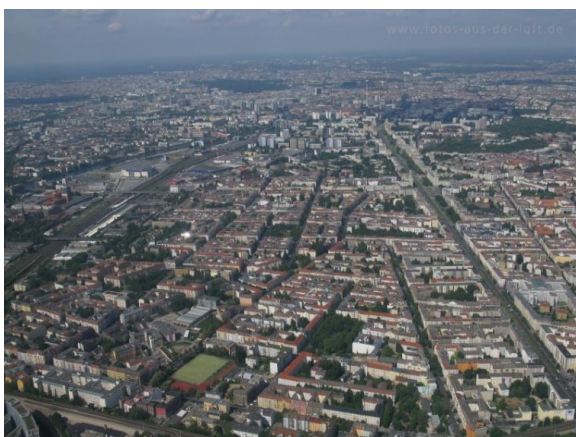
30. Pohled na šachovnicovou zástavbu čtvrtě Vinohrady, Praha, letecký snímek.



31. Pohled na nepravidelnú zástavbu bratislavského Starého Města a mestský hrad, Slovensko, letecký snímek.



32. Pohled na šachovnicovou zástavbu uvnitř i vně okružní třídy, Vídeň, Rakousko, letecký snímek.

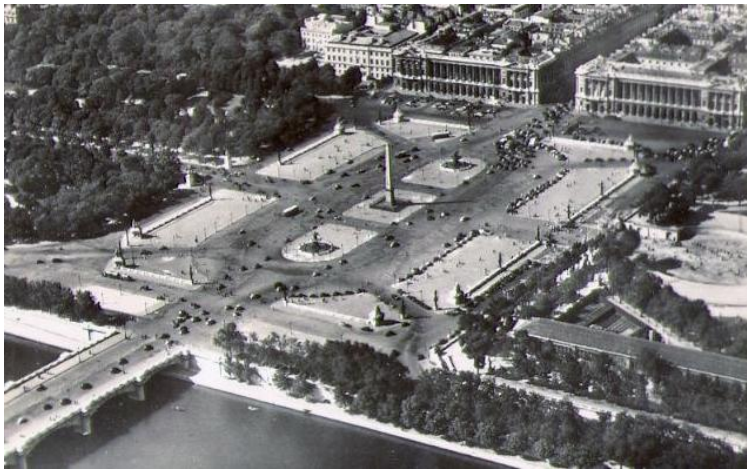


33. Pohled na pravidelnou šachovnicovou zástavbu Berlína, Německo, letecký snímek.





34. Historický pohled na čtvrť Smíchov, Praha, 1867.



35. Place de la Concorde, Paříž, Francie, 1754–1763, letecký snímek.



36. Dobový pohled směrem ke Koňské bráně na Václavském náměstí, Praha, 1868.



37. Heldenplatz, Vídeň, Rakousko, letecký snímek.



38. Historické zobrazení Staroměstského náměstí, pohled z Týnského chrámu, Praha, 1825.



39. Pohled na náměstí Rynek Główny, Krakov, Polsko.



40. Vítězné náměstí ve čtvrti Dejvice, Praha, letecký snímek.



41. Place de la Bastille, Paříž, Francie, letecký snímek.



42. Place de la Nation, Paříž, Francie, letecký snímek.



43. Place de L'Étoile, Paříž, Francie, letecký snímek.



44. Antonín Engel, Generální regulační plán čtvrti Dejvice, Praha, 1923.



45. Antonín Engel, Modely budov České techniky, pohled od JV z nízkého horizontu, 1933.



46. Josef Schulz, Národní muzeum, Praha, 1883–1891.



47. Rozptylový prostor u budovy Národního muzea, Praha.



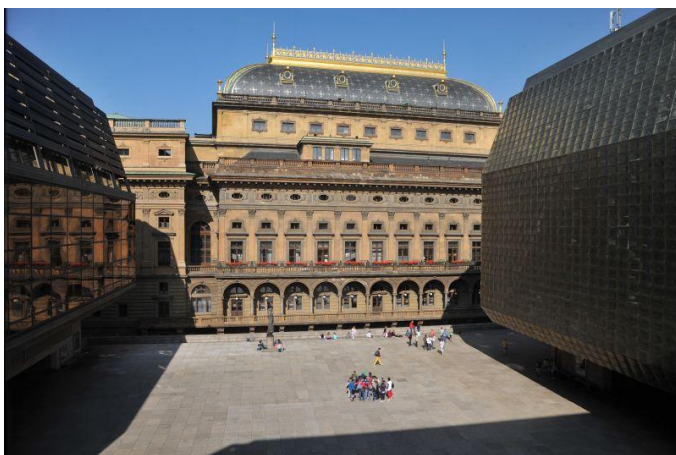
48. Josef Zitek – Josef Schulz, Rudolfinum, pohled na budovu a rozptylový prostor, Praha, 1876–1885.



49. Gottfried Semper, Semperoper, pohled na budovu a rozptylový prostor, Drážďany, Německo, 1838–1841, 1871–1878(obnova po požáru).



50. Pohled směrem k Národní třídě a na boční fasádu Národního divadla, Praha.



51. Piazzetta Národního divadla, Staré Město, Praha, 1977–1983.



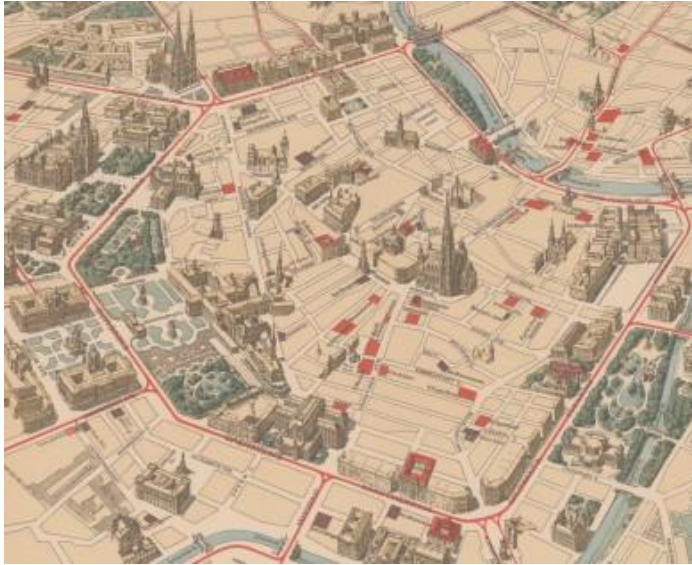
52. Rozptylový prostor před budovou Justičního paláce, Smíchov, Praha.



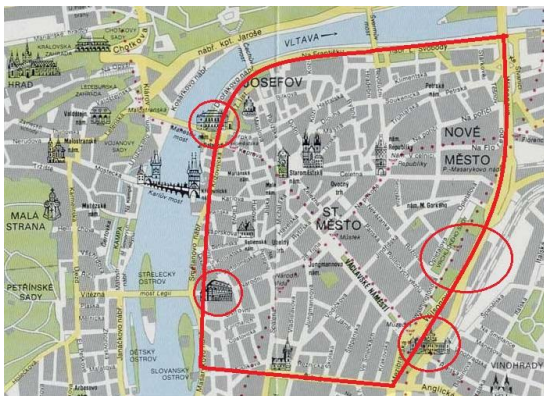
53. Osvald Polívka – Antonín Balšánek, Obecní dům, Praha, 1905–1912.



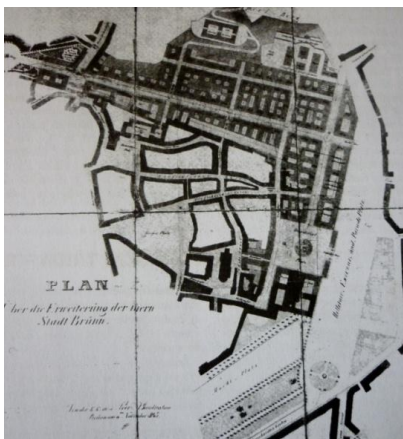
54. Rozptylový prostor před Obecním domem, Praha.



55. Schéma Ringstrasse s nejvýznamnějšími veřejnými budovami, Vídeň, 1860.

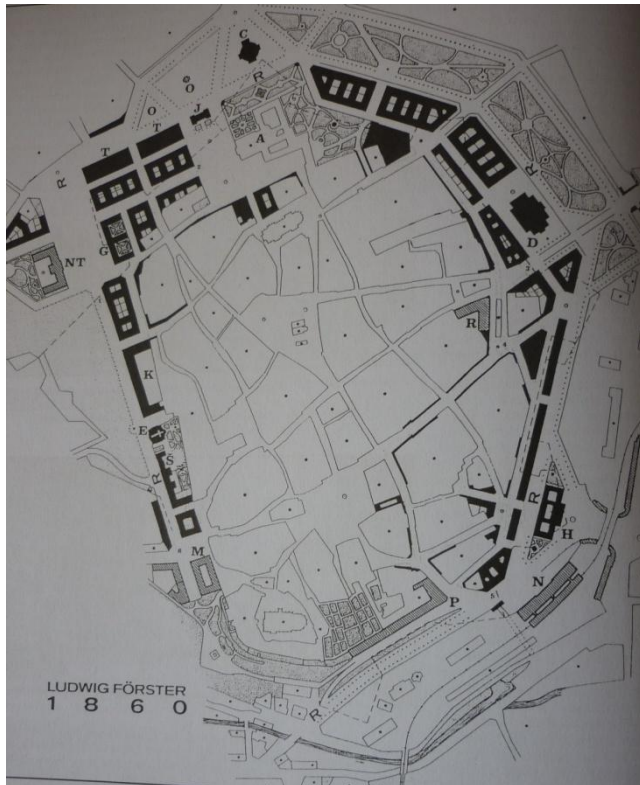


56. Mapa historického jádra Prahy s vyznačenou "kvaziookružní" třídou a veřejnými budovami na ní umístěnými.

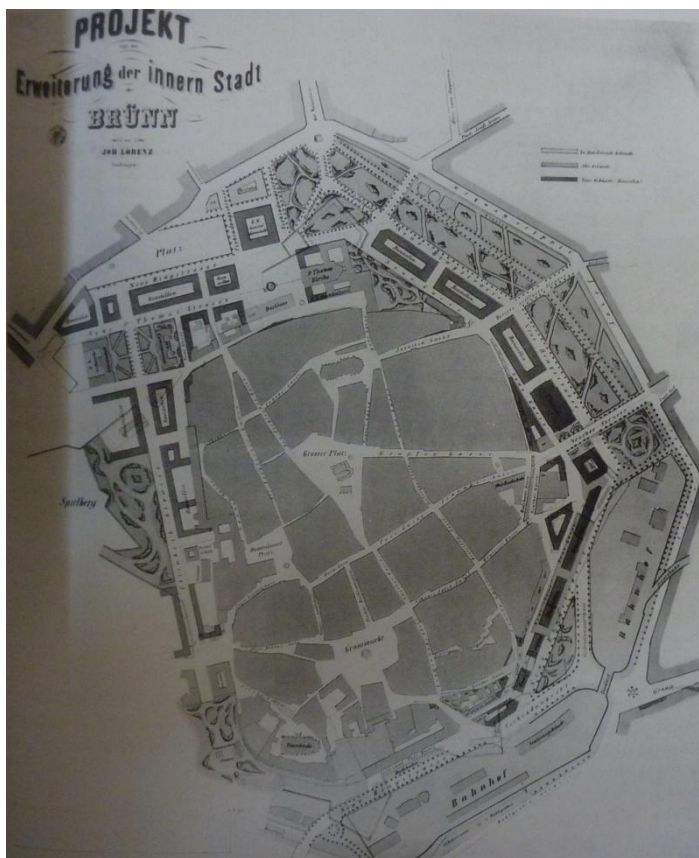


57. Josef Esch, Plán na rozšíření vnitřního města, Brno, 1845.

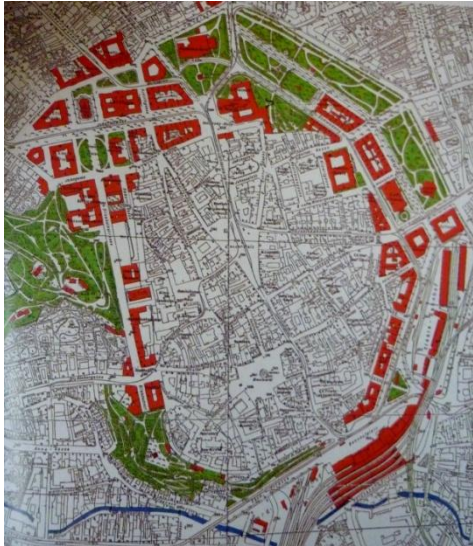




58. Ludwig Foester, Regulační plán okružní třídy, Brno, 1860.



59. Johan Lorenz, Projekt k rozšíření vnitřního města, Brno, 1861.



60. Rekonstrukce stavu brněnské okružní třídy k roku 1914.



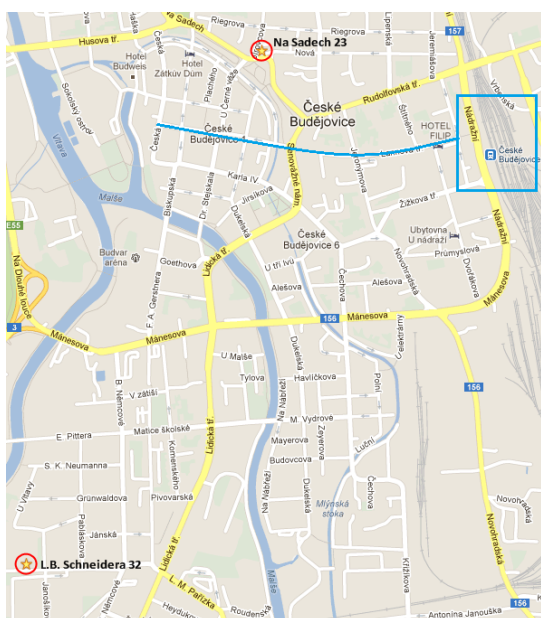
61. Dobové zobrazení nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo nádraží), Praha, 1900.



62. Dobový pohled na prostor před dnešním Masarykovým nádražím a na proražené hradby v pozadí, Praha, 1845.



63. Dobové zobrazení nádražní budovy ve čtvrti Smíchov, Praha, 1862.



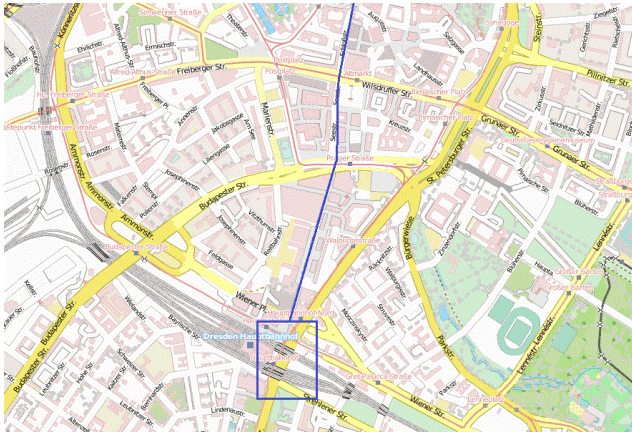
64. Mapa Českých Budějovic s vyznačenou Lanovou třídou spojující nádražní prostor s centrem města.



65. Historická budova nádraží Františka Josefa, Praha, 1875.



66. Wilsonovo nádraží, Praha, kolem 1920.



67. Mapa Drážďan s vyznačenou nádražní budovou a nádražní třídou Prager Strasse navazující na ulici vedoucí do centra města, Německo.

### 13. Anotace

<b>Jméno a příjmení:</b>	Hana Šimůnková
<b>Katedra:</b>	Katedra dějin umění
<b>Vedoucí práce</b>	doc. PhDr. Pavel Šopák, Ph.D.
<b>Rok obhajoby:</b>	2015

<b>Název práce:</b>	Typologie středoevropského urbanismu let 1780 – 1914 a stavební vývoj Prahy
<b>Název práce v angličtině:</b>	Typology of Central European urbanism in 1780–1914 and building development of Prague
<b>Anotace práce:</b>	V předložené diplomové práci je shrnutý vývoj podoby města Prahy v devatenáctém století. Autorka se v práci věnuje urbanistické typologii, kterou demonstruje na konkrétních příkladech z evropských měst, regulačním plánům, stavbě významnějších budov a veřejným prostorům, jakými jsou náměstí, okružní třída a nádražní třída. Práce se rovněž věnuje urbanistické problematice vybraných evropských hlavních měst.
<b>Klíčová slova:</b>	Urbanismus, urbanizace, Evropa, regulace zástavby, typologie, Vídeň, Praha, Brno, stavební vývoj
<b>Anotace práce v angličtině:</b>	This thesis summarizes the building development of Prague in the nineteenth century. The author of the work devoted to urban typology, that demonstrates specific examples from European cities, regulatory plans, construction of major buildings and public spaces, such as

	square, circular boulevard and station boulevard. Work is also dedicated to urban issues of selected European capital cities.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Urbanismus, urbanization, Europe, regulatory plans, typologie, Wien, Prague, Brno, building development
<b>Přílohy v práci:</b>	Obrazová příloha, CD s obrazovou přílohou a textem
<b>Rozsah práce:</b>	117
<b>Jazyk práce:</b>	Čeština